

Zeebrügge
Seeflugstation Flandern I
1914 – 1918

von
Michael Schmeelke

Foreword

From the Marine-Division to Marinekorps Flandern

Origins of the Seaplanestation Flandern I

1915

**Die ersten Verluste der Station
Die Royal Navy greift Zeebrügge an**

1916

**Bombenangriffe auf England
Die Royal Navy sperrt die Küste
Fernenkboote in Zeebrügge
Endlich kommen Jagdflugzeuge zur Station Zeebrügge**

1917

**See I wird mit Landflugzeugen aufgerüstet
Torpedoflugzeuge werden in Zeebrügge erprobt:
Zunehmende Bombenangriffe auf die Mole und Nachtjagd
Curtiss/Felixstowe-Boote und Spider-web
Die US-Navy als neuer Gegner
Die Aera Christiansen
Brandenburg Kampfflugzeuge und Maybach-Motoren**

1918

**Jagdflüge an der englischen Küste
St. George Day - die Royal Navy landet in Zeebrügge
Die Curtiss/Felixstowe-Boote greifen an
Ein neues Kampfflugzeug – die Brandenburg W 29
Die Brandenburg W 12 ist nach einem Jahr Fronteinsatz
veraltet
Friedrich Christiansen verlässt Flandern**

Zeebrügge after the Great War

Appendix:

Appendix 1:

Colours and markings of the German Zeebrügge-seaplanes

Appendix 2:

Roster of the personal of Seaplanestation Zeebrügge

Appendix 3:

Airplane-list of Zeebrügge

Appendix 4:

Organisation des Luftfahrwesens beim Marinekorps

Foreword

Die deutsche Seeflugstation auf der Mole von Zeebrügge war die bedeutendste Frontstation der Kaiserlichen Marine während des Ersten Weltkrieges. Bedingt durch die unmittelbare Nähe zum Hauptgegner England mit seiner übermächtigen Marine standen hier die deutschen Seeflieger fast vier Jahre ununterbrochen im Kampf gegen die Royal Navy und dem Royal Naval Air Service. Hinzu kamen noch die französische, belgische und 1918 die amerikanische Fliegertruppe.

Grossadmiral Alfred von Tirpitz hatte die Bedeutung der belgischen und nordfranzösischen Häfen schon im August 1914 erkannt. Er drängte auf eine schnelle Besetzung, um für den Seekrieg mit der modernsten und grössten Marine der Welt, der Britischen Royal Navy, auch am Kanal Stützpunkte zu besitzen. Die deutsche Flotte war der Royal Navy zahlenmäßig nicht gewachsen. Dieses Defizit konnte zwar durch die bessere Hauptartillerie der deutschen Schiffe teilweise ausgeglichen werden, wie sich in der „Battle of Jütland“ erweisen sollte, trotzdem hielt der Admiralsstab im „Grossen Hauptquartier“ und der Oberste Kriegsherr Kaiser Wilhelm II, die Hochseeflotte zurück. Im Seegebiet der belgisch-französischen und englischen Kanalküste blieb es nach vielen Diskussionen letztendlich bei dem sogenannten „Kleinkrieg“ der Flotte geführt von Torpedo- und U-Booten. Um trotzdem England wirksam bekämpfen zu können, entwickelte Grossadmiral Tirpitz die Formierung einer Marinedivision in Flandern. Diese sollte eine reine Marinetruppe mit See-, Land und Luftstreitkräften sein. Tirpitz wusste sehr wohl um die dominierende Stellung des übermächtigen Heeres in der deutschen Armee, wobei die Marinebelange oftmals zurückgestellt wurden. Ende August gelang es Tirpitz die Aufstellung der Marinedivision beim Admiralsstab durchzusetzen. Obwohl Grossadmiral Tirpitz als Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes keine Befehlsgewalt hatte, als solcher war er nur das Bindeglied zwischen dem Reichskanzler und der Obersten-

Heeres-Leitung (OHL) mit dem Admiralsstab, gelang es ihm in Flandern ein eigenständiges Marinekorps zu etablieren. Schon im Dezember 1914 wurde dem Marinekorps auch die dritte Waffen-Dimension, das Flugzeug, zugewiesen. Die auf der Mole von Zeebrügge eingerichtete Seeflugstation entwickelte sich aus bescheidenen Anfängen heraus, mit einer handvoll Personal und Flugzeugen, zu einem wehrhaften und technisch innovativen Verband der Kaiserlichen Marine.

Die Aufgaben der Seeflieger von Zeebrügge, später auch Ostende und der Küstenschutzstaffeln können natürlich nur im Kontext mit dem See- oder Handelskrieg der deutschen Flotte im Kanal betrachtet werden. Die Seeflieger dienten in erster Linie der Unterstützung der U-Boot, Zerstörer- und Torpedoboots-Flottillen im Kanal bei ihrem Krieg gegen die Royal Navy. Dass dieser Krieg ab 1916 immer mehr zu einem Luftkrieg wurde, ergab sich durch die zunehmende Technisierung der Ausrüstung und Bewaffnung der Flugzeuge. Obwohl mir mehrere hundert Seiten Kriegstagebuch (KTB) von Zeebrügge als Quelle dienten, ergänzt durch Kofl-Berichte, KTB Ostende, Borkum, Norderney und des SVK Warnemünde liessen sich einige Lücken nicht schliessen. Zum Beispiel bleibt die Frage, warum Olt z. S. d. R. Eduard Hahn-Echenagucia von Juni 1916 bis Oktober 1916 Kommandeur der Landflieger in Zeebrügge war. Nach den vorhandenen Akten gab es auf der Station zu diesem Zeitpunkt keine Landflugzeuge. Eine Stelle als Verbindungs-Offizier zu den Landfliegern ist äusserst unwahrscheinlich. Denn zu allen Stationen und Abteilungen des Marinekorps bestanden schon seit 1915 telefonische Verbindungen. Ebenso konnten die Luftsiege der Station nicht zweifelsfrei ermittelt werden, da ich in den Akten keine offizielle Liste fand. Die Siege der Kaiserlichen Seefliegertruppe unterscheiden sich grundsätzlich in See- und Luftsiege. Wobei die Vernichtung eines feindlichen Schiffes als See-Sieg anerkannt wurde. Im Gegensatz zu den gut dokumentierten Luftsiegen der Marine-Feldjastas oder Seefrosta sind die Siege der Seeflieger in der Literatur nur wenig oder falsch behandelt worden. Daher habe ich mich im Text an die vorhandenen, offiziellen Dokumente gehalten. Vielleicht wird es zu einem späteren Zeitpunkt möglich sein, diese Lücke zu schliessen. In den deutschen Unterlagen werden die Niederlande noch als Holland bezeichnet, hier werden beide Begriffe benutzt. Für die Bezeichnung *Seebrügge* habe ich die heutige Schreibweise *Zeebrügge* verwendet.

In den 1970 und 80er Jahren hatte ich noch das Glück mit vielen ehemaligen Marinefliegern des Ersten Weltkrieges in Kontakt zu kommen. Ihre persönlichen Erinnerungen sind eine unschätzbare

Quelle. Besonders der ehemalige Beobachtungsoffizier Dr. Fritz Stormer hat mir die Besonderheiten der Marineflieger im Detail erklärt, die sich für eine „*Landratte*“ erst nach und nach erschlossen. Weitere Kontakte zu den Ehemaligen kamen über die Kameradschaft der Marineflieger in Kiel zustande. Des Weiteren haben mir viele Angehörige von Marinefliegern die Nachlässe ihrer Väter zugänglich gemacht. Hier möchte ich mich besonders bei Uli Setzermann bedanken, der mir den Nachlass seines Grossvaters, Louis Gräfe, für dieses Buch zur Verfügung stellte.

Zudem konnte ich einige Nachlässe von Zeebrügger-Marinefliegern, wie Karl Elsässer und Karl Koob erwerben. Wenn auch hier die schriftlichen Dokumente größtenteils schon vernichtet waren, so blieben mir wenigstens die Fotoalben. Durch Foto-Archäologie, wie es Peter Grosz nannte, konnten daraus viele Ereignisse bestätigt werden. Das Gerüst dieses Buches bilden das Kriegstagebuch (KTB) der Station Zeebrügge, sowie die persönlichen Dokumente und Fotos der Marineflieger, ergänzt durch weitere zeitgenössische schriftliche Quellen. Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges gelangten die Unterlagen der aufgelösten Marine-Dienststellen in die Kriegsgeschichtliche-Abteilung beim Admiralstab der Marine. Hier wurde schon ab dem 15. Februar 1916 sämtliches Bildmaterial des SVK, sowie der Flieger- und Luftschiff-Abteilungen gesammelt und standen zu Forschungszwecken und „*Literarischer Verwendung*“ zur Verfügung. Die gesammelten Unterlagen wurden dann schließlich ab dem 22. Januar 1936 im Marinearchiv unter dem „Leiter des Instituts für Marinegeschichte und Vorstand des Marine-Archivs“ zusammengefasst. Diese gehörte jedoch nicht zum Reichsarchiv, sondern unterstand dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine. Während des Zweiten Weltkrieges wurde das Archiv zum Schutz vor Bombenangriffen ausgelagert. Entweder nach Schloss Tambach bei Coburg oder ausserhalb der Stadt Kiel. Hier widersprechen sich die Quellen. Im Schloss Tambach scheinen hauptsächlich die Akten des Reichsarchives, Berlin ausgelagert worden zu sein. Schon hier muss es zu privaten „*zugriffen*“ gekommen sein, denn im internet werden immer wieder Fotos und Schriftstücke mit dem Stempel „Reichsarchiv – Potsdam“, sowie einer gestempelten Archivnummer angeboten. Streng genommen handelt es sich aber dabei um gestohlenes Material. Im Mai 1945 beschlagnahmten und sicherten dann US-Truppen das Archiv in Coburg und verbrachten es nach England, wo es verfilmt wurde.

Auch die Marineakten sind nach Kriegsende von amerikanischen und englischen Stellen ausgewertet und verfilmt worden. In den 1960er

Jahren gelangten die Akten wieder nach Deutschland in das Deutsche Bundesarchiv, Freiburg. Zum Glück sind heute die KTB für Forschungsarbeiten leicht zugänglich, da das US National Archives and Records Administration (NARA) in Washington, historisch Interessierten die Akten zur Verfügung stellt.

Danksagung

Natürlich ist ein solches Buch niemals das Werk eines Einzelnen. Ohne die Hilfe und das Wissen vieler Helfer hätte es so nicht entstehen können. Es ist mir ein Bedürfnis und Freude Alexander Notopol für die kritische Durchsicht des Textes zu nennen. Als Marinespezialist bewahrten mich seine Hinweise und Anmerkungen vor Fehlern.

Das eindrucksvolle Umschlagbild des Buches fertigte **????** an, der in diesem Bild eindrucksvoll die tägliche Routine der Seeflugstation darstellt. Die Farbzeichnungen der Flugzeuge fertigte Bob Pearson in aussergewöhnlicher Qualität und mit viel Sachverstand an. Für die Übersetzung des Textes danke ich **????????**, der mit grosser Fachkenntnis auch die schwierigen Fachausdrücke ins englische übersetzte. And last, but not least Danke ich Jack Herris, der mir die Möglichkeit gab dieses Buch zu veröffentlichen

Für die Überlassung von Photos möchte ich mich abschliessend bei Marton Szigeti, Alexander Notopol, Uli Setzermann, Reinhard Zankl, Marton Szigeti, Bruno Schmaling, Adam Wait, Reinhard Kastner und Marc Romanych (NARA) bedanken. Ohne deren grosszügige Unterstützung hätte das Buch so nicht entstehen können. Die Bilderherkunft habe ich jeweils hinter den Bildtext gestellt. Alle übrigen Photos stammen aus meiner Sammlung.

From the Marine-Division to Marinekorps Flandern

Am 3. August 1914 hatte Deutschland - Frankreich und am 4. August England - Deutschland den Krieg erklärt. Daraufhin drangen die sieben deutschen Armeen nach der Mobilmachung gemäß dem Schlieffen-Plan in Frankreich ein. Die strategische Bedeutung der belgischen und nordfranzösischen Küste für die deutsche Kriegsführung gegen England wurde von der Obersten-Heeres-Leitung (OHL) erst Ende August 1914 erkannt. Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes Großadmiral Alfred von Tirpitz hatte schon seit den ersten Kriegstagen auf diese ungeschützte Flanke hingewiesen. Tirpitz erkannte, dass bei dem Vormarsch der deutschen Truppen auf Paris die belgische Küste und die östlichen französischen Kanalhäfen unbeachtet blieben und so dieses große Einfallstor für das Britische-Expeditionary-Force (BEF) offen blieb.

Von 1898 bis 1912 hatte Großadmiral v. Tirpitz die Aufrüstung der deutschen Marine durch die Flottengesetze, hier besonders die der Großkampfschiffe, vorangetrieben. Sofort nach Kriegsausbruch mit England forderte er vom Chef der Hochseeflotte, Admiral Friedrich von Ingenohl, ein offensives Vorgehen gegen die Britische Flotte. Diese wurde aber von der OHL abgelehnt. Tirpitz selber hatte keine Befehlsgewalt zur Durchführung von Operationen, denn diese oblag dem Admiralsstab, der wiederum dem Kaiser, als Oberstem Kriegsherrn unterstellt war. So blieb die deutsche Hochseeflotte untätig in den Häfen liegen, während das British Expeditionary Force (BEF) ungehindert den Kanal überquerte und in Frankreich landete. Eine Anfrage des Chefs der Operations-Abteilung der Marine, Fregattenkapitän Heydel, beim Grossen Generalstab, ob die Marine die englischen Truppentransporte bekämpfen sollte, wurde vom Heer abgelehnt. „*Die Marine solle sich in ihren Operationen nicht stören lassen.*“ Daher beschränkten sie die deutschen Flotten-Aktivitäten vorerst auf die Deutsche Bucht und die Ostsee. Nur die deutschen U-Boote drangen vereinzelt in das englische Seegebiet und den Kanal vor.

Um den Hauptgegner England, auch ohne den Einsatz der Hochseeflotte wirksam bekämpfen zu können, entwickelte v. Tirpitz den Gedanken eines Marine-Expeditionskorps in Belgien. Dieses Korps sollte sich nach dem Fall von Antwerpen an der belgischen Küste festsetzen und die belgischen Häfen für die weitere Kriegsführung gegen England nutzen. Miteinbezogen in diesen Plan

hatte Tirpitz auch die Häfen von Calais und Boulogne, die aber auf Grund des Kriegsverlaufes nicht erreicht werden konnten.¹

Die ersten Verhandlungen über das Marine-Expeditionskorps fanden im Großen Hauptquartier in Koblenz statt, wo sich auch v. Tirpitz und der Chef des Admiralstabes Ingenohl befanden. Am 23. August 1914 wurde dann die Aufstellung der Marine-Division beschlossen. Die Führung übertrug man Admiral Ludwig von Schröder. Dieser unkonventionelle und energische Admiral sollte bald einen legendären Ruf als *Löwe von Flandern* erhalten. Gerne erschien er unangemeldet an vorderster Front um sich einen persönlichen Eindruck zu verschaffen. Dazu sprach er auch direkt mit seinen Soldaten, der Dienstgrad war dabei nebensächlich.

Die 17 000 Mann für die Marine-Division entzog man den Seebataillonen, der Matrosen-Artillerie und den Seewehr-Abteilungen der I. Nord- und der II. Ostseestation. Am 26. August 1914 wurde aus diesen Seebataillonen das 1. und 2. Marine-Infanterie-Regiment aufgestellt. Über Nacht waren aus den Seesoldaten, deren eigentliche Aufgabe im Wachdienst von Marineeinrichtungen und als Ersatz für Bordsoldaten bestand, Infanteristen geworden. Ein Teil der Seesoldaten hatte, nachdem das Deutsche Reich Kolonialmacht geworden war, eine Ausbildung als Kolonialsoldat erhalten. Diese bestand aus Kriegsmärschen im Busch, Angriffe auf Eingeborensiedlungen etc. Verglichen mit der Infanterieausbildung des Heeres war diese aber vollkommen unzureichend. So verwundern die herben Verluste der 1. und 2. Marine-Infanterie-Regimenter in den ersten Kriegswochen nicht. Das II. Seebataillon verlor allein in den ersten sechs Wochen des Krieges 3.000 Mann.

Auf erhebliche Schwierigkeiten stieß die Ausrüstung der Marine-Division mit Bekleidung, sowie Ausstattung mit Pferden und Fahrzeugen. Die vorerst in der Heimat verbliebenen Soldaten mussten alle kriegsbrauchbaren Bekleidungs- und Ausrüstungsgegenstände an die Marine-Division abgeben. Teilweise zogen die Soldaten mit ihren „bunten Friedensuniformen“, den Litewken ins Feld. Feldgraue Uniformen gab es kaum.² Auch Fahrzeuge und Feldküchen waren nicht vorhanden. Mit requirierten, zivilen Fahrzeugen behalf man sich vorerst. Die Situation besserte sich erst, als belgisches Beutematerial in den eigenen Bestand übernommen werden konnte. Insgesamt kann

¹ Tirpitz, Alfred v.: Erinnerungen, Leipzig 1919.

² Das IV. See-Bataillon, seinerzeit im Küstenschutz bei Ostende, erhielt am 31. Oktober 1914 feldgraue Uniformen und Feldküchen, das II. und VI. See-Bataillon erst am 14. Dezember 1914. Vgl. Goetze v., Friedrich: Das Marine-Infanterie-Regiment 2, Oldenburg 1926, S.41ff.

hier von einer lang geplanten Kriegsvorbereitung sicher nicht gesprochen werden.

Das Geschützmaterial für die Marine-Division stellten die Marinefestungen und Arsenale aus überzähligen Reserven, vorerst waren dies meist 6 cm Bootskanonen. Nach der Eroberung der flandrischen Häfen sollten Schiffe, wie Minenleger und kleinere Torpedoboote, folgen. An Flugzeuge als moderne Waffengattung war vorerst noch nicht zu denken. Vizeadmiral Karl Dick hatte zwar in einer Besprechung am 25. August in Koblenz Bombenflugzeuge für einen Luftkrieg von der belgischen Küste aus gegen England gefordert. Allerdings waren die technischen Mittel dafür noch nicht vorhanden und die notwendigen 50 Flugzeugführer befanden sich noch in der Ausbildung. Auch Beobachter für die Flugzeuge konnte die Marine zu diesem Zeitpunkt nicht stellen. Schließlich wurde dieser Punkt zurückgestellt. Am 5. und 6. September 1914 trafen die ersten Teile der Marine-Division im Bereich der 1. Armee in Belgien ein. Der Stab unter Admiral v. Schröder und seinem Generalstabschef, Generalmajor von Hülsen, bezog sein Hauptquartier vorerst in Brüssel. Wenige Tage später warf der Ausgang der Marne-Schlacht die bisherigen Pläne der Landkriegsführung um. In Zeebrügge und Ostende landeten weitere britische Truppen und drohten sich mit den in der Festung Antwerpen eingeschlossenen belgischen Truppen zu vereinen. Sofort wurde die im Kampf gänzlich unerfahrene und noch unzureichend ausgerüstete Marine-Division gegen Antwerpen eingesetzt. Am 27. September hatte sich die Belagerungsarmee, unter ihrem Kommandeur General von Beseler der Festung genähert. Beselers Truppen bestanden aus dem 3. Reserve-Korps, der 4. Ersatz-Division, der 26. und 37. Landwehr-Brigade, sowie der Marine-Division. Die stark armierten belgischen Panzerfestungen wurden von Feldartillerie, 42 cm Mörsern und einer 30,5 cm KuK Mörser-Batterie unter Feuer genommen. Bis zum 9. Oktober zogen sich die heftigen Kämpfe hin, unter beiderseitigen schweren Verlusten. Dann forderte General v. Beseler die Festung zur Übergabe auf. Da sich mittlerweile die militärischen Befehlshaber abgesetzt hatten, übergab der Bürgermeister die Stadt und Festung.³

Für den weiteren Vorstoss gegen die belgische und französische Küste forderte v. Tirpitz immer wieder die Unterstützung der Flotte. Sicherlich fürchtete v. Tirpitz bei dem erwarteten Sieg um das Ansehen der deutschen Marine, denn im August und September 1914 rechneten alle Kriegsparteien noch mit einem kurzen siegreichen

³ Schmidt, Albert: Wie wir Antwerpen niederrangen, Briefbericht, Hamburg 1936.

Feldzug. Während das deutsche Heer an der Westfront in den ersten Kriegswochen von Sieg zu Sieg stürmte, konnte die Marine, bis auf die erwähnten U-Booterfolge, nichts Derartiges vorweisen. Dabei waren dem deutschen Volk in den vergangenen Jahrzehnten eine Reihe von Sondersteuern für den Bau der Flotte auferlegt worden. Einige sind heute noch gültig, wie die Sektsteuer. Wahrscheinlich war Großadmiral v. Tirpitz daher auch ein Verfechter der offenen Presse- und Nachrichtenpolitik, um den breiten Schichten des Volkes die Bedeutung der Kriegseignisse begreiflich zu machen. Ab dem 5. August 1914 wurde täglich über das *Wolff'sche Telegraphen Bureau* (WTB) der Heeresbericht veröffentlicht. Diesen übernahmen alle Zeitungen und gaben überdies die Heeresberichte mit ergänzenden Angaben und Karten periodisch als Hefte heraus.

Ab dem 10. Oktober 1914 rückte die Marine-Division mit den Heerestruppen gegen die flandrische Küste vor. Am 14. Oktober eroberten die deutschen Truppen, jetzt im Bereich der umformierten 4. Armee, fast kampfflos Brügge und am 15. Oktober die vorgelagerten Häfen Ostende und Zeebrügge. Der weitere Vormarsch wurde jedoch vor Ypern und an der Yser durch eine Angriffsgruppe englischer, französischer und belgischer Truppen gestoppt. Zudem ließ der belgische König Albert die Yserschleusen öffnen und verwandelte dadurch die Front von Nieuport bis Bixschote in ein Überschwemmungsgebiet, das von den deutschen Truppen nicht überwunden werden konnte. Am 17. Oktober traten die Verbände der 4. Armee nochmals gegen den Yser-Abschnitt an. Hierzu waren weitere Verstärkungen, wie die 48. Infanterie-Brigade aus Luxemburg und die 48. Reserve-Division aus dem Raum Metz per Eisenbahntransport nach Flandern verlegt worden. Allerdings sollten auch diese Verstärkungen keine Entscheidung auf dem rechten Flügel der Westfront mehr herbeiführen. Die Soldaten auf beiden Seiten waren erschöpft und Mitte November erstarrte die Westfront im Stellungskampf.

Am 15. November 1914 war die bestehende Marine-Division durch eine II. Division verstärkt und zum Marinekorps Flandern ernannt worden. Das Generalkommando bezog seinen Sitz im Gouvernement-Haus in Brügge. Die Lage der Stadt, 12 Kilometer von der Küste entfernt mit ausgebauten Verkehrsverbindungen, zwei schiffbaren Kanälen nach Zeebrügge und Ostende die für Torpedo- und U-Boote geeignet waren, sowie der gut ausgebaute Hafen machten sie zum idealen Mittelpunkt des Marinekorps. Die I. Marine-Division unter Kontreadmiral Schultz, später Vizeadmiral Jacobsen, besetzte die Küstenstellung von der holländischen Grenze bis Westende-Bad. Die

II. Marine-Division unter Kontreadmiral Jasper die Landfront von Lombartzyde bis Dixmuide. Die Einteilung blieb bis zum 3. Juni 1917 bestehen, dann folgte noch die Aufstellung einer III. Marine-Division. Während das Marinekorps ab dem 28. Oktober 1914 in der Landkriegsführung taktisch dem Armee-Ober-Kommando (AOK) ⁴ unterstellt war, lag die See- und Luftkriegsführung immer in Marine Händen.

Zu den Matrosen-Infanterie-Regimentern und der Matrosen-Artillerie⁵ wurden wie vorgesehen ab 1915 auch schwimmende Einheiten, wie Minensuch-, Torpedoboots-, Torpedoboots-Zerstörer- und zwei U-Bootflottillen in Flandern aufgestellt. Für die Gewässer im Kanal konzipierte die Marine eigens besondere Schiffstypen, wie die UC-Boote. Diese minenlegenden U-Boote konnten auf Grund ihrer Größe auch per Bahn transportiert werden. Ausserdem die Küstentorpedoboote, A-Boot, als schnelles Minensuchboot. Ebenso die MK-Boote (Marinekorps-Boote), bei diesen Minensuchbooten ersetzte man einen Teil der Ölbunker durch Munitionsräume für die 10,5 cm Flak. Der kleinere Aktionsradius war in den Gewässern des Kanals unbedeutend.

Aufgabe der Minensuch- und Torpedobootsflottille Flandern war das Küstenvorfeld zu sichern und den U-Booten freie Fahrt zu gewährleisten. Dabei stand die Flottillen fast pausenlos in Gefechten mit der Royal Navy. Für weiter reichende Aufgaben gegen die englische und französische Küste wurden erst im Oktober 1916 moderne Torpedoboote als Z-Flottille Flandern von der Nordsee nach Zeebrügge überführt. Die große Bedeutung der flandrischen Stützpunkte für den Seekrieg gegen England ergab sich aus den wesentlich kürzeren Anmarschwegen der Boote. Die Entfernung von Flandern zur Themsemündung beträgt 70 Seemeilen, dagegen von den deutschen Nordseehäfen 340 Seemeilen. In wenigen Stunden konnten die Torpedo- und U-Boote die Schifffahrtstraßen Dover – Calais und Folkstone – Boulogne erreichen, über welche die englischen und französischen Armeen an der Westfront versorgt wurden. Ebenso waren die englischen Versorgungshäfen, wie Deal, Harwich und die Themsemündung in kurzer Zeit erreichbar. Besonders die deutschen U-Boote stellten für den Schiffsverkehr im Kanal eine ernste Bedrohung dar. Denn diese lebenswichtige Versorgungsader der englischen Truppen an der Westfront durfte keinesfalls unterbrochen werden.

⁴ Heeresgruppe Rupprecht von Bayern.

⁵ Schmeelke, Michael: An Flanderns Küste, Bayreuth 2013.

Eine besonders wichtige Aufgabe um den Handelskrieg im Kanal zu ermöglichen hatte die Minensuch-Halbflottille Flandern, nachdem die Royal Navy laufend vor der flandrischen Küste und der Kanalzufahrt Minen- und Netzsperrern ausgelegt hatte. Die Verlegung von Netzsperrern an den beiden Kanalzufahrten stellte eine bauliche und maritime Meisterleistung der Royal Navy dar. Zusätzlich wurden auf dem Grund des Kanals und an der Wasseroberfläche Kabel mit Mikrofonen verlegt, die Schraubengeräusche der U-Boote auffingen. Zur Sicherung und zur Öffnung der Sperrern für den eigenen Schiffsverkehr patrouillierten hier Tag und Nacht Schiffe. Damit deutsche U-Boote die Sperre nicht nur unterlaufen, sondern auch die wenigen Lücken in den Sperrern finden konnten, war eine Luftaufklärung äusserst bedeutsam. Diese Flugzeugaufklärung hatte sich schon im Oktober 1914 in der Deutschen Bucht als unerlässlich erwiesen. In diesem Gebiet hatte die Royal Navy sofort nach Kriegsbeginn Minensperren ausgelegt.⁶ Im November 1914 wurde daher vom Reichs-Marine-Amt beschlossen auch dem Marinekorps Flandern Seeflugzeuge zur Verfügung zu stellen. Als Basis wählte man die Mole von Zeebrügge, da hier die notwendigen Bauten, wie Flugzeugschuppen (Magazine) und Kräne zum Wassern der Maschinen bereits vorhanden waren.

Bei Kriegsausbruch am 3. August 1914 hatte die deutsche Seefliegertruppe 24⁷ Flugzeuge in ihrem Bestand. Diese stammten von den Firmen Albatros, AGO, AEG und Flugzeugbau Friedrichshafen, sowie im Ausland angekaufte Typen der Firmen Curtiss, Sopwith und Lohner. Vergrössert wurde dieser Flugzeugbestand durch den sofortigen Ankauf von acht weiteren Seeflugzeugen aus den Wettbewerbsbeständen des Ostseefluges Warnemünde, der vom 1. bis zum 10. August 1914 in Warnemünde stattfinden sollte.

Nach der offiziellen Gründung der Marine-Fliegertruppe am 3. Mai 1913 waren die Seeflieger organisatorisch in die I. Marine-Fliegerabteilung, mit Sitz in Kiel und die II. Marine-Fliegerabteilung, Wilhelmshaven unterteilt worden. Diesen unterstanden die jeweiligen Seeflugstationen an der Ost- und Nordsee. Erst am 30. Oktober 1915 wurde im Zuge einer generellen Umstrukturierung der Marine-Fliegertruppe die Bezeichnungen in I. und II. Seeflieger-Abteilung geändert.

⁶ Marine-Archiv: Der Krieg in der Nordsee, Zweiter Band, Berlin 1922, S. 257 ff.

⁷ The British RNAS hatte zu diesem Zeitpunkt 93 Flugzeuge in ihrem Bestand. Vgl: Synopsis of British Air Effort during the war, Air Ministry, London 1919.

Origins of the Seaplanestation in Zeebrügge

Am 6. Dezember 1914 traf ein Vorkommando aus den Kaiserlichen Werften in Kiel (I. MFA) und Wilhelmshaven (II. MFA) auf der Mole in Zeebrügge ein. Es bestand aus drei Offizieren, einem Unteroffizier und 55 Mannschaften. Die Mole von Zeebrügge, am Ausgangspunkt des Boudewijnkanals gelegen, der Brügge mit der Nordsee verbindet, sollte sich als idealer Standort erweisen. Die knapp 3000 m lange Mole beschreibt einen Halbkreis und wurde von 1895 bis 1907 zum Schutz des Kanals gegen Küstenströmungen und Versandung erbaut. An der breitesten Stelle gerade 75 m breit erhielt die Mole einen Personen und Güterbahnhof mit Anschluss an das Eisenbahnnetz. Zum Entladen der Schiffe installierte man einige Lastkräne und zum Lagern der Waren große Magazine auf der Mole. Die Offiziere bezogen Quartier im Palace Hotel am Molenfuss, die Maate und Mannschaften in Wohnwagen und später auf dem Dampfer *Bruxelles (Brügge)*.

Außer dem Kommandanten der Seeflugstation, Olt z.S. Friedrich von Arnauld de la Perière, bestand das fliegende Personal aus Olt z.S. Stephan von Prondzynsky und Fähnrich z. S. Ludwig von Frankenberg u. Proschlit. Die Station unterstand innerhalb des Generalkommandos des Marinekorps Flandern der Dienststelle des Kommandeurs des Marineflugwesens (K.d.L.F.) des Marinekorps (Kapitän z. S. Hans Herr)⁸, die am 22. Dezember 1914 gebildet worden war. Ab dem 6. Februar 1918 in Kommandeur der Flieger (Kofl) des Marinekorps umbenannt.

Die Teilung der Befehlsbereiche Land- und Seeflieger erfolgte im Frühjahr 1917. Für die Seeflieger war jetzt die Dienststelle „Kommando der Seeflieger“ zuständig. Ab dem 6. Februar 1918 als Gruppenkommandeure (Grufsee – Gruppen-Kommandeur der Seeflieger des Marinekorps) bezeichnet.⁹

Die Aufgaben der Station Flandern I umfassten im Rahmen des sogenannten „Handelskrieges“ folgende:

1. täglich systematische Aufklärungsflüge entlang der Niederländischen Küste bis Lowestoft an der englischen Küste, sowie des Gebietes Dünkirchen – Calais bis Dover und Themsemündung.
2. Fernhalten feindlicher Aufklärungsflugzeuge aus dem Seegebiet.
3. Sicherung der eigenen Seestreitkräfte, besonders der U-Boote.

⁸ See also Appendix 4.

⁹ BA Freiburg RM120/151: Kofl Marinekorps, Änderungen der Dienststellenbezeichnungen.

4. Auffinden und fotografieren der feindlichen Schiffe, Netzsperrern und Seezeichen.¹⁰
5. Sicherung der Torpedo- und Minenräumboote (Netz-Räumdienst der Torpedoboote) während der Räumung feindlicher Netz- und Minensperren entlang der Flandernküste.
6. Übermittlung von Nachrichten an eigene Seestreitkräfte.
7. Bombenflüge gegen englische und französische Hafenanlagen.
8. Feuerleitung der eigenen Küsten-Artillerie bei feindlichem Beschuss.

Im Verlaufe des Krieges wurden diese Aufgaben durch die technische Weiterentwicklung, wie verbesserter Funkausrüstung laufend erweitert. Bis 1916 gab es für die Fliegertruppe nur einwellige tönende Sender für eine 150 m Welle der Fa. Telefunken. Die Reichweite betrug 40 – 60 Km. Ab November 1916 lieferte die Industrie dann Geräte mit Wechselverkehr, die sogenannten D-Geräte. In diesen waren Sender- und Empfängerteil in einem Gerät eingebaut. Die Reichweite betrug 150 Km, die Wellenlänge bis zu 400 m. Entlang der Küste richtete die Marine Funken-Telegraphie (FT) Empfangsstationen ein, für die Zeebrügger-Flugzeuge war bis 1916 die Station im ehemaligen Lotsenhaus am Molenfuss zuständig. Mit den stärkeren Geräten ergänzte man diese Station ab März 1917 durch eine weitere in Lisseweghe. Ab 1916 konnten auch Fernlenkboote, von Flugzeugen per FT gesteuert, gegen feindliche Schiffe eingesetzt werden.¹¹ Durch die Einführung der Jagd- und Kampfflugzeuge (E und C-Typen) ab 1916 konnten die Seeflieger auch offensiv gegen feindliche Flugzeuge vorgehen. Folglich erweiterte sich auch das Aufgabengebiet der Station Zeebrügge:

9. Abwehr feindlicher Bomben- und Aufklärungsflugzeuge, hier besonders der Curtiss-Boote, zu Tag- und Nachtzeiten.
10. Deckung eigener Luftschiffe und Bombenflugzeuge auf dem Rückflug von England.
11. Unterstützung und Zusammenarbeit mit den eigenen Landfliegern.
12. Sicherung eigener Fesselballone (Marine-Fesselballon-Abteilung Steene) und Vernichtung feindlicher Ballone.

Der tägliche Dienstablauf auf der Station folgte im Einzelnen:

¹⁰ U-Boote und Minen waren bei ruhiger See aus einer Flughöhe von 300 m bis zu einer tiefe bis zu 15 m zu erkennen. Vgl: Jentsch-Grafe, Felix: Die Sichtbarkeit von Unterseebooten und Minenfeldern vom Flugzeug aus, Naturwissenschaften 1918, Vol. 6, No. 48, Page 709-710.

¹¹ Fuchs Dr, Franz: Grundriss der Funken-Telegraphie, Zeitschrift für Technik und Motorluftschiffahrt, München 1920.

Der Stationsleiter erstellte den täglichen Einsatzplan mit dem Personal, den Flugzeugen, Flugroute und Abflugzeiten. Sondereinsätze wurden meist auf Bedarf sofort angeordnet. Bei Einsatz von mehreren Flugzeugen oder Staffeln wurden vorher die Staffelführer festgelegt, ebenso die im Falle einer Flugzeugpanne die Station benachrichtigenden Flugzeuge. Die Besatzungen unterstanden nur dem Stationsleiter oder seinem Stellvertreter.

Der Schriftverkehr, besonders das Führen des KTB, wurde von einem Schriftoffizier ausgeführt, ab Januar 1915 von Olt. d. R. Herrenknecht. Marine-Ingenieure leiteten den technischen Bereich, die Bildabteilung und die Waffen- und Bomben-Abteilung. Nachschub und Verpflegung unterstanden dem Nachschub-Offizier. Für die gesamte Leitung der Seeflugstation war der Stationsleiter verantwortlich.

Die Gegner der deutschen Seeflieger waren hauptsächlich das englische Royal Naval Air Service (RNAS) und die französischen Centre D'Aviation Maritime (CAM). Die französische Marine hatte bereits am 20. Dezember 1914 in Dunkirk das Centre D'Aviation Maritime aufgestellt. Ein Detachment wurde in Boulogne eingerichtet. In Dunkirk waren die Seeflugzeuge am Bassin Chantiers in Zelten untergebracht und die Landflugzeuge belegten südlich St. Pol einen Flugplatz, den auch das RNAS benutzte.¹²

Das L'Aeronautique Maritime war mit FBA, Voisin und Breguet Seeflugzeugen ausgerüstet. Die Bewaffnung der Seeflugzeuge bestand aus einem Chauchat MG (Kaliber 8 mm) oder einem Lewis MG (Kaliber 7,7 mm). Für Bombenangriffe auf Marineziele verwendete das L'Aeronautique Maritime die 10 Kg Bomben des Typs *Chapuis*, die vom Marinearsenal Cherbourg eigens für gepanzerte Ziele entwickelt worden war.¹³ Die deutschen Seeflugzeuge hatten zu diesem Zeitpunkt nur die 5 Kg Carbonit-Bomben (Zuladung maximal 10 Bomben/Flugzeug) und Karabiner mit einem 5-Schuss Magazin zur Verfügung.

Die Stationen der CAM Boulogne und Dunkerque gehörten zur *Zone des Armées du Nord*, die den Raum von der belgischen Grenze bis Cap de Antifer bei Le Havre einschloss.

Am 3. September 1914 hatte das RNAS offiziell die Air Defence of Great Britain übernommen. Entlang der Süd und Ostküste wurden

¹² Martel, Réne: French Strategic and Tactical Bombardement Forces of World War I, Plymouth 2007.

¹³ Vgl. Feuilloy, Robert & Morareau, Lucien: L'Aeronautique maritime en 1915, Paris 2015.

Seeflugstationen errichtet und mit Übersetzen des British Expeditionary Force (BEF) folgten weitere Stationen und Flugplätze auf dem Kontinent in Belgien und Frankreich. Im Gegensatz zur deutschen Marine erkannte das RNAS schon früh den Vorteil schiffsgestützter Flugzeuge. Hierzu zog man auch die Cross-Channel Steamers als seaplane carrier heran. Schon im Dezember 1914 griffen von Dover und Dunkirk englische Bristol T.B.8 und Maurice-Farman (MF) Zeebrügge und Ostende mit Bomben an.

Die belgische Escadrille d'Hydro-Avions sollte gegen die deutschen Seeflugzeuge nicht in Erscheinung treten. Am 30. Juni 1915 hatte Belgien auch nur eine Farman HF 20 in Calais stationiert. Die Einheit wurde allerdings Ende des Jahres 1915 in den Congo verlegt und kehrte erst im März 1917 nach Calais zurück.¹⁴ Mit einigen FBA Flugbooten wurde die Escadrille d'Hydro-Avions zur U-Bootjagd und Minensuche eingesetzt. Am 11. August 1918 versenkten belgische FBA Flugboote wahrscheinlich das deutsche U-Boot UB108 im Kanalgebiet.¹⁵

Auf der Mole in Zeebrügge trafen am 8. Dezember 1914 per Bahntransport die ersten zwei Flugzeugbau-Friedrichshafen FF 29, mit den Marine-Nr. 203 und 204 ein. Zwischenzeitlich hatten sich die Marinesoldaten behelfsmäßig auf der Mole eingerichtet. Das Dorf Zeebrügge, die Schleusen und die Mole selbst waren von den abziehenden englischen Truppen nicht zerstört worden, da sie mit einer baldigen Rückkehr rechneten. In den Lagerhäusern auf der Mole liessen sie Tonnen von Material zurück, darunter auch wollene Unterwäsche, die von den Deutschen Soldaten gern übernommen wurde. Denn vielfach trugen die Soldaten des Marinekorps immer noch die Sommer-Uniformen, die sie in Kiel und Wilhelmshaven bei der Aufstellung der Division empfangen hatten. Erst zu Beginn des Jahres 1915 wurde das Marinekorps mit Ausreichend Nachschub versorgt.

Die zwei FF 29 wurden nach dem Eintreffen sofort montiert und die angeworbenen belgischen Kranführer setzten die Flugzeuge mit den Molenkränen ins Wasser. Vorerst wurden auch die Schleusen des Brügge-Kanals noch von den belgischen Schleusenwärtern bedient. Die Zivilbevölkerung musste schon ab dem 21. November 1914 das nahe Küstengebiet räumen und ins sichere Hinterland ziehen.¹⁶ Erst nachdem die feindlichen Angriffe auf die Mole und die Schleusen

¹⁴ Pieters, Walter: The Belgian Air Service in the First World War, Aeronaut books 2010.

¹⁵ Das ebenfalls als versenkt gemeldete U-Boot UB57 lief in der Nacht des 14. August 1918 um 23.00 Uhr auf eine Mine.

¹⁶ Vgl. Goetze v., Friedrich: Das Marine-Infanterie-Regiment 2, Oldenburg 1926, S.47

zunahmen, verbot der Hafenkommendant den Einsatz von Zivilarbeitern.

Nachdem mit den ersten beiden FF 29 Probeflüge unternommen worden waren, starteten am 14. Dezember die FF 29 (203 und 204) zu einem Aufklärungsflug entlang der französischen Küste. Vor Dünkirchen konnte die Besatzung mehrere feindliche Schiffe darunter auch ein U-Boot sichten.

Nachdem es sich im Marinekorps herumgesprochen hatte, dass sich auf der Mole die Seeflieger etablierten bekamen sie natürlich regelmäßig Besuch. Neben den nächsten Vorgesetzten, wie Admiral von Schröder und Kpt. z. S. Herr, besuchten auch Kuk Offiziere, die mit ihren Skoda Mörsern an der Yserfront standen, die neue Seeflugstation. In den nächsten Jahren gab es kaum eine Prominenz, welche die Station nicht besuchte.

Am 25. Dezember 1914 erfolgte der erste Flug zur englischen Küste. Olt.z.S. Prondzynsky startete mit der FF 29 (203) in Richtung Themse. Als Beobachter fungierte der Fähnrich z. S. v. Frankenberg u. Proschlitz. Mit an Bord hatten sie zwei 5 Kg Bomben genommen. Nachdem sie bei Sheernes einige Linienschiffe und Zerstörer gesichtet hatten flogen sie weiter die Themsemündung hinauf. In Höhe von Gravesend und Chatham erhielten sie starkes Abwehrfeuer durch Flak und nachdem sie auch noch von einem gegnerischen Flugzeug verfolgt wurden, beschlossen sie den Flug abubrechen. Auf die Hafenanlagen von Sheernes warf v. Frankenberg noch die 5 Kg Bomben ab. Durch Motorstörung mussten sie in der Themsemündung landen, und erhielten sofort von den umliegenden Schiffen starkes Gewehrfeuer, wobei v. Frankenberg verwundet wurde. Schliesslich gelang der Start, allerdings mussten sie auf der offenen See ein weiteres Mal notlanden. Durch die starke Beschädigung der FF 29 Schwimmer war ein erneuter Start unmöglich geworden und sie rollten stundenlang auf dem Wasser in Richtung belgische Küste. Nachdem das Benzin verbraucht war trieben sie glücklicherweise bei Wenduine an den deutsch besetzten Strand an. Für die außergewöhnliche Flugleistung erhielten sie am nächsten Tag das Eiserne Kreuz II. Klasse vom Kommandeur des Marineluftfahrwesens verliehen. Zu dieser Zeit war das Eiserne Kreuz noch eine selten verliehene Auszeichnung und spricht daher für die besondere fliegerische Leistung der Besatzung.

Jahr 1915

Das Jahr 1915 begann in Zeebrügge mit strengen Temperaturen und sehr böigem Wetter. Ein Aufklärungsflug der FF 29 (204) am Neujahrstag musste bald wegen Sturm abgebrochen werden. Am 5. Januar erhielt die Station Verstärkung durch den Fähnrich z. S. Rolshoven und den Beobachter Oberheizer Peschl, die ihr Flugzeug die FF 29 (205) gleich mitbrachten. Tags darauf traf eine weitere Besatzung die Bootsmaate Christiansen und Tischbiereck ein, allerdings noch ohne Flugzeug. Trotz großer Bemühungen vom Stationsleiter und vom K.d.L.F., Kapitän z. S. Hans Herr waren vom Reichs-Marine-Amt weitere Flugzeuge vorerst nicht zu bekommen. In der Heimat arbeiteten zwar inzwischen die Hersteller unermüdlich, aber alle Seeflugstationen an der Nord- und Ostsee wollten auch mit brauchbaren Flugzeugen ausgestattet werden.

So war die Bereicherung des Flugparks durch eine Bleriot am 9. Januar 1915 sehr willkommen. Begonnen hatte es mit dem ersten „Luftkampf“ über Zeebrügge. Auf die Meldung, dass sich ein feindliches Flugzeug mit Kurs auf Zeebrügge nähert, startete die FF 29 (204) um 11.15 Uhr zur Abwehr. Wobei die Bewaffnung der FF 29 aus einem Karabiner mit fünf Patronen bestand. Der Feind stellte sich als eine belgische Bleriot XI heraus, die nach einigen Kurven plötzlich zur Landung ansetzte. Der Grund hierfür war ein einfacher Zünddefekt. Die französische Besatzung wurde als „Gefangene“ in das Kasino der Station eingeladen und gemeinsam feierte man den glücklichen Ausgang des Luftkampfes.

Die Bleriot XI wurde der Station Zeebrügge überwiesen und erhielt die Marine Nr. S.96. Hier diente sie offiziell als Übungsflugzeug, was in der Praxis Schulung der Piloten und Rundflüge mit Passagieren entlang der flandrischen Küste bedeutete. In der Folgezeit diente sie auch als Schulflugzeug für die I. Marine-Feldflieger-Abteilung (MFFA) und zu Übungen im Verbund mit Heerestruppen.

Die weiteren Tage nutzten die Besatzungen trotz zum Teil widrigster Wetterumstände

zu Aufklärungsflügen entlang des französischen und englischen Seegebietes. Um havarierte Flugzeuge auf See zu bergen, versah die Werft in Ostende den Fischdampfer F mit einem Kran und einer Plattform für Flugzeuge.

Auch die ersten Versuche die Reichweite der Flugzeuge durch U-Boottransport zu erhöhen probierte man in Zeebrügge aus. Hierzu wurde die FF 29 (204) auf dem Vorderdeck eines U-Bootes gehoben um es an seinen Einsatzort in der Nordsee zu transportieren. Der Kommandant von U 12 Kapitänleutnant Forstmann liess das Boot im

Hafenbecken so weit abtauchen, dass Olt.z.S. Friedrich von Arnauld de la Perière mit der FF 29 über das Deck rollen um dann vom U-Boot angehoben werden konnte. Das Experiment verlief auch ausserhalb des Hafens bei Wellengang erfolgreich. Am 15. Januar lief dann U 12 mit der FF 29 in Richtung Nordsee aus. Da die See aber an diesem Tag sehr unruhig war, die Brecher drohten das Flugzeug zu zerstören, beschlossen Forstmann und von Arnauld de la Perière bereits nach einer Stunde das Flugzeug zu starten. Forstmann liess die vorderen Tauchtanks fluten, die FF 29 kam frei und startete zu einem Erkundungsflug entlang der Küste von Kent.

Der Admiralsstab in Koblenz war allerdings von diesem Versuch die Reichweite der Flugzeuge zu erhöhen nicht begeistert und Verbot vorerst ähnliche Vorhaben.

Erst mit der stärker werdenden Bedrohung aus der Luft für die U-Boote im Jahr 1917 wurde wieder das Zusammenspiel U-Boot und Flugzeug vom Reichs-Marine-Amt forciert. Dann allerdings mit auch besonderen U-Bootflugzeugen, welche die Typenbezeichnung Bu erhielten.

Ein Grund für die Ablehnung und mässige Versorgung des Marinekorps könnte der deutsche Friedenswille mit England gewesen sein. Weite Kreise im Grossen Hauptquartier und auch der Reichskanzler Bethmann-Hollweg glaubten, dass der Krieg mit England nur ein „Gewittersturm“ sei, der schnell vorübergeht. England dürfe man auf keinen Fall reizen. Zudem waren die drei bedeutendsten Herrscher in Europa Cousins ersten Grades. Kaiser Wilhelm II, König Georg V und Zar Nikolaus II hatten eine gemeinsame Grossmutter die englische Königin Victoria. Der Staatssekretär Alfred von Tirpitz erkannte dagegen frühzeitig, dass wenn England sich in einem Krieg befindet, diesen auch gewinnen will. Tirpitz geriet durch diese Haltung immer mehr ins Abseits und über ihn wurde gesagt:

„Es ist kein Offizier im Grossen Hauptquartier, der nicht glaubt, dass der Krieg vor dem 1. April 1915 zu Ende ist. Ausser dem Herrn Staatssekretär der Marine.“¹⁷

Sicher auf Drängen von Admiral Tirpitz erliess am 1. Februar 1915 der Chef des Admiralstabes Hugo von Pohl dann doch noch die allgemeine Bekanntmachung an alle Nationen, dass die Gewässer um Grossbritannien, Irland und der englische Kanal zum Kriegsgebiet erklärt wird. Danach werden ab dem 18. Februar 1915 auch alle

¹⁷ Tirpitz, Alfred v.: Erinnerungen, Leipzig 1919.

feindlichen Handelsschiffe zerstört werden. Neutrale Schiffe in diesem Gebiet können im Rahmen des Seekrieges evtl. davon betroffen sein, zumal die britische Regierung am 31. Januar 1915 den Mißbrauch neutraler Flaggen angeordnet hatte.

Ab Februar 1915 mehrten sich französische Bombenangriffe auf deutsche Marineeinrichtungen in Flandern. Die Groupe de Bombardement 1 und 2 (GB1/2) waren ab dem 23. November 1914 (GB 1) und 16. Januar 1915 (GB 2) jeweils mit drei Escadrilles in St. Pol aufgestellt worden. Die vollwertigen Escadrilles der Groupe de Bombardement waren mit Voisin LA / LAS und Dorand Do. 1 ausgestattet. Die Flugzeuge erreichten zwar nur eine Höchstgeschwindigkeit von 100 Km/h konnten aber bis zu 100 Kg Bomben tragen und waren zudem mit MG bewaffnet. Obwohl letztendlich von Dunkirk und St. Pol nur die escadrille 102, 104 und 106 in Flandern eingesetzt wurden, erwiesen sich sie als äusserst effektiv.¹⁸ Denn die bis zu 100 Kg schweren Bomben durchschlugen die vielfach noch aus Sand und Holzbohlen bestehenden deutschen Unterstände mühelos. Noch heftiger war die Zerstörungskraft der Stiel-Bomben, wenn sie auf festen Boden oder Beton auftrafen und explodierten. Durch den hervorstehenden Bombenzünder drangen die Bomben nicht in den Untergrund ein, sondern detonierten mit verheerender Splitterwirkung darüber.

Am 1. Februar 1915 bewies die französische Fliegertruppe ihren technischen Vorsprung. Gegen Mittag warf eine Voisin 50 Kg Bomben noch neben die Mole, aber in der Nacht auf den 2. Februar traf eine zweite Voisin um 00.35 Uhr mit einer Bombe das an der Mole liegende U-Boot U 14 und beschädigte es schwer. Das RNAS begann im Februar ebenfalls massiv mit Bombenangriffen auf die deutschen Marineeinrichtungen. Am 12. Februar warfen 34 und am 17. Februar 84 Flugzeuge Bomben auf Zeebrügge, Ostende und Brügge ab. An eine Abwehr durch Zeebrügger Flugzeuge war auf Grund fehlender Bewaffnung zu diesem Zeitpunkt nicht zu denken.

Am 8. Februar startete erstmals ein Seeflugzeug (203) zur Artilleriebeobachtung für eine Marine-Küstenbatterie. Die westlich der Mole errichtete Batterie *Groden* mit vier 28 cm Haubitzen stammte aus der Festung Wilhelmshaven und war Anfang des Jahres nach Flandern verlegt worden. Die Schussweite der Haubitzen-Batterie betrug zwar nur 1.200 - 10 600 m und war daher für den Küstenkampf nur wenig geeignet. Mangels Geschützmaterial waren die Artilleristen

¹⁸ Service historique de L'Armée de L'Air: Les escadrilles de l'aeronautique militaire française, Paris 1998.

des Flandernkorps aber dankbar für jedes Rohr um die übermächtige Royal Navy von der Küste fernzuhalten. Denn insbesondere die Yserfront lag laufend unter heftigem Schiffsbeschuss und während in den Arsenalen in Kiel und Wilhelmshaven moderne 38 cm und 30,5 cm Ersatzrohre für die Flotte lagerten musste man sich in Flandern mit 40 Jahre alten Haubitzen behelfen.

Die Verständigung zwischen Batterie und Flugzeug gestaltete sich noch umständlich, denn zu diesem Zeitpunkt war die Technik der Funken-Telegraphie (FT) für Flugzeuge in Zeebrügge noch nicht verfügbar und so musste man sich mit optischen Mitteln durch Signalpatronen und Blinklicht verständigen. Trotz der umständlichen Verständigungsart brachte das Einschießen brauchbare Ergebnisse und in der Folge vereinbarten Batterie und Seeflugstation, dass bei feindlichem Beschuss der Küste immer ein Flugzeug zur Artilleriebeobachtung aufsteigen sollte.

Die ersten Verluste der Station

Am 21. Februar 1915 erlitt die Station den ersten Verlust. Die FF 29 (203) mit der Besatzung Fähnrich z.S. Thomas Heym und Olt z.S. Stefan von Prondzynsky waren zu einem Nachtflug um 18.30 Uhr an die englische Küste aufgestiegen. Als sie nach mehreren Stunden, das Benzin musste rechnerisch verbraucht worden sein, noch nicht zurückgekehrt waren, meldete man sie als vermisst. Auch die Suche am folgenden Morgen mit den Flugzeugen 208 und 407 brachte kein Ergebnis.

Heym und v. Prondzynsky waren in Zeebrügge bei dichtem Bodennebel gestartet. Nachdem sie über die 300 m hohe Nebelschicht gestiegen waren, trieb ein starker Südwind statt zur Themsemündung in Richtung Kent ab. Hier warfen sie die Bomben ab und nahmen wieder Kurs auf die flandrische Küste. Über dem Meer verloren sie wegen des dichten Nebels jede Orientierung und Olt z.S. v. Prondzynsky beschloss auf dem Wasser zu landen und besseres Wetter abzuwarten. Während der Landung wurde allerdings ein Schwimmer beschädigt, sodass sie nicht mehr starten konnten. Nachdem sie 36 Stunden auf dem Meer getrieben waren, entdeckte sie ein englischer Fischdampfer und brachte Heym und v. Prondzynsky nach Lowestoft.

Erst nach einigen Wochen erhielt die Station in Zeebrügge die Nachricht, dass sich beide in englischer Kriegsgefangenschaft befanden. Olt z.S. Stephan von Prondzynsky sollte im September 1917 noch einmal die englischen Behörden in Aufruhr versetzen. Bei einem Massenausbruch von 22 Kriegsgefangenen aus dem Lager

Sutton-Bonnington bei Nottingham war auch von Prondzynsky beteiligt. Die Gefangenen gruben in dreimonatiger Arbeit einen Tunnel und waren durch diesen aus dem Lager entkommen. Alle Entflohenen konnten aber wieder nach wenigen Wochen gefasst werden.¹⁹ Prondzynsky blieb bis Januar 1918 in England und wurde dann über die Niederlande ausgetauscht. Da seine Gesundheit vorerst ein Fronteinsatz nicht zuließ stellte man ihn im Oktober 1918 zur Verfügung des Marineflugchefs. Der Fähnrich z. S. Heym verblieb bis Kriegsende in englischer Gefangenschaft.

Am 12. März 1915 traf aus Warnemünde das Oertz Flugboot FB3 (46) auf der Station in Zeebrügge ein, die nach dem Verlust von 203 jetzt wieder sieben Flugzeuge im Bestand hatte mit den Marine-Nr. 204, 205, 208, 407, 596, 406 und 46. Das launische Wetter am Kanal hatte auch für die erfahrenen Marineflieger trotz ihrer nautischen Kenntnisse seine Tücken. Am 13. März startete die FF 29 (208) um 9.10 Uhr bei Nebel in Richtung Süd-Westen (SW) zur Aufklärung. Nach einer Flugzeit von 2 ½ Std drehten sie nach Süd-Osten, da sie nur wenige feindliche Schiffe gesichtet hatten und das Wetter sich verschlechterte. Bei Gravelines kam die Küste wieder in Sicht und auf der Reede von Dünkirchen bewarf der Beobachter drei Raddampfer mit Bomben. Von Land aus setzte sofort Schrapnellfeuer ein und ein feindlicher Farman DD verfolgte die FF 29. Dem Verfolger entzogen sie sich, indem sie über Wolken stiegen mit Kurs Zeebrügge. Gegen 14.30 Uhr nahm die Besatzung an, dass sie sich rechnerisch vor Zeebrügge befinden müssten. Als sie durch die Wolken stiessen, befanden sie sich allerdings vor einer ihnen unbekanntem Küste. Kurzerhand landeten sie und rollten zum Strand. Von herbeigeilten Einwohnern erfuhren sie dann, dass sie sich im neutralen Holland, 4 sm nördlich Terneuzen, befanden. Mit Hilfe der holländischen Bevölkerung konnte die FF 29 vom Strand ins Wasser geschoben werden und sie starteten wieder. Bei Überflug der Grenze im Tiefflug erhielten sie vom Grenzschutz noch Gewehrfeuer, das aber keinen Schaden an der 208 anrichtete. Um 15.50 Uhr landete die Besatzung wohlbehalten wieder in Zeebrügge.

Am 2. April 1915 nahm ein Flugzeug der Station Zeebrügge erstmals direkten Kontakt mit auf See befindlichen Schiffen auf. Die FF 29 (204) hatte 5 sm nördlich Nieuport drei feindliche Zerstörer gesichtet. Das in der Nähe liegende deutsche U-Boot U 28 und drei Fischdampfer die das Küstenvorfeld bewachten, ahnten nichts von der Gefahr. Die FF

¹⁹ Nottingham Post, November 01, 2012.

29 gab sich dem U-Boot durch Signalpatronen zu erkennen und landete neben dem Boot. Nachdem sie dem U-Bootkapitän von den englischen Zerstörern informiert hatten, liess dieser durch Blinklicht sofort die Fischdampfer warnen. Anschließend startete die FF 29 wieder und geleitete die deutschen Schiffe in Richtung Osten aus der Gefahrenzone.

Am 17. April 1915 griff eine Voisin III L der Centre d'Aviation Maritime Dunkerque die Küstenstellungen westlich Ostende an und warf drei Bomben ab. Diese detonierten auf einer Betonstellung und töteten in einem Umkreis von 100 m mehrere Marinesoldaten. Die Voisin mit QM Sauzay und EV1 Nozal²⁰ konnte auf dem Rückflug von einer Flakbatterie getroffen werden und musste am Strand von Wenduine landen, wo sie von Marinesoldaten gefangenommen wurden. Das Flugzeug wies kaum Beschädigungen auf und konnte von den Warten der Station Zeebrügge geborgen werden. Mit der Bleriot XI besass die Station jetzt zwei Landflugzeuge.

Am Abend des 28. April starteten zwei FF 29 (204 und 209) zur Aufklärung in Richtung Noord-Hinder²¹ und Galloper Feuerschiff. 209 warf dabei mehrere Bomben auf einen Frachter und kehrte dann zur Station zurück, während die FF 29 (204) bis Mitternacht noch nicht wieder auf der Station eingetroffen war. Erst am folgenden Morgen um 4.15 Uhr rollte das Flugzeug wieder an die Mole. Der Motor von 204 hatte unweit Noord-Hinder eine Störung und die Besatzung musste zwangsläufig auf dem Meer notlanden. Ein erneuter Start war wegen fehlender Motorleistung nicht möglich und so rollte die Besatzung auf dem Wasser in Richtung Zeebrügge.

Am 1. Mai 1915 erlitt die Station erneut einen Verlust. Am Morgen waren die FF 29 (406 und 407) gestartet und sichteten in der Nähe des Galloper lightship vier bewaffnete feindliche Fischdampfer. Nachdem sie diese überflogen hatten scherte die FF 29 (406) mit der Besatzung Oberbootsmanns-Maat Kaspar und Fähnrich v. Frankenberg plötzlich aus und landete mit Motorstörung auf dem Wasser. Die FF 29 (407) hatte gleichzeitig einen Ventildfederbruch und konnte daher den Kameraden nicht helfen, nahm aber sofort Kurs auf Zeebrügge. Auf dem Rückflug warf die Besatzung eine Meldung an ein

²⁰ Vgl. Feuilloy, Robert & Morareau, Lucien: L'Aeronautique maritime en 1915, Paris 2015.

²¹ Das holländische Feuerschiff „Noord-Hinder“ lag fest verankert zwischen Harwich, Hoek van Holland und Zeebrügge. Sowohl die deutsche, als auch die englische Marine benutzten es als Orientierungspunkt, in den KTB wird es auch als Northhinder Lightship oder Nordhinder Feuerschiff bezeichnet. Anfang des Jahres 1918 zog die holländische Regierung das Schiff von seinem Ankerpunkt ab und beorderte es für den Rest des Krieges nach Holland.

eigenes U-Boot und den A-Booten A 2 und A 6 ab, mit der Position der havarierten 406. Nach Rückkehr von 407 auf der Station startete ausserdem sofort eine FF 29 (209) zur Suche, aber das Flugzeug 406 und die Besatzung blieben vorerst vermisst.

Der Beobachter von 406, Fähnrich v. Frankenberg u. Proschlitz, schilderte die Ereignisse später in einem Bericht:

„Als wir bemerkten, dass die Kurbelwelle des Motors gebrochen war, landeten wir und feuerten drei rote Sterne, die von 407 beantwortet wurden. Wir bemerkten, dass ein Dampfer Kurs auf uns nahm, worauf wir alle Instrumente von Wert zum Überbordwerfen bereitlegten. Ich liess eine Brieftaube mit der Meldung: Motordefekt, Kurbelwelle gebrochen, aufsteigen. Die Taube ist richtig in Zeebrügge eingetroffen. Als der (holländische) Dampfer längsseits kam, warfen wir die Sachen über Bord und traten die Schwimmer und die Tragflächen ein. So dass das Flugzeug nur noch mit einer Tragfläche wenig über Wasser stand. Wir baten den Dampferführer uns in Zeebrügge abzusetzen. Er lehnte es wegen der Minengefahr ab und brachte uns zum Noord-Hinder Feuerschiff, wo man uns sehr freundlich aufnahm.“

Inzwischen waren die A-Boote auf der Suche nach der FF 29 (406) in die Nähe des Noord-Hinder Feuerschiffs gefahren und gerieten hier mit den englischen Fischdampfern *Columbia*, *Barbados*, *Miura* und *Chirsit* in ein Gefecht. Frankenberg und Kaspar mussten auf dem Noord-Hinder Feuerschiff mit ansehen, wie der englische Dampfer *Columbia* noch durch vier Torpedos vom deutschen Torpedoboot A 6 versenkt werden konnte, aber die aus Harwich ausgelaufenen Zerstörer HMS *Laforey*, *Leonadis*, *Lawfor* und HMS *Lark* schossen die deutschen A-Boote zusammen. Wenige Tage später konnten Frankenberg u. Proschlitz und Kaspar wieder aus Holland nach Zeebrügge zurückkehren.

Die Royal Navy greift Zeebrügge an:

Am Morgen des 7. Mai 1915 wurden die Soldaten in Zeebrügge durch Artilleriefeuer geweckt. Zwei englische Zerstörer, die HMS *Maori* und die HMS *Crusader* waren in den Feuerbereich der Küstenbatterien gelaufen und daraufhin sofort beschossen worden. Bei dem Ausweichmanöver geriet die HMS *Maori* in ein deutsches Minenfeld und sank. Unterdessen starteten in Zeebrügge sofort die Flugzeuge 208 und 209 um die Stärke des feindlichen Verbandes festzustellen. Als sie sich den Zerstörern näherten sahen die Flieger, dass die HMS *Crusader* einige Rettungsboote für die Schiffbrüchigen der HMS *Maori*

ausgesetzt hatte. Obwohl die Flugzeuge die HMS *Crusader* nicht angriffen um die Rettungsaktion keinesfalls zu stören, nahm diese sofort volle Fahrt auf und liess die Rettungsboote zurück. 209 folgte daraufhin der HMS *Crusader* bis 6 sm südlich Noord-Hinder, während 208 eigene Fischdampfer aus Zeebrügge heranlotste. Diese übernahmen sieben Offiziere und 88 Mann als Gefangene. Darunter befanden sich ein Offizier und 10 Mann der HMS *Crusader*, die sich nicht besonders begeistert von ihrem Kapitän zeigten.

Ende Mai 1915 rettete erstmals eine Brieftaube eine Flugzeugbesatzung. Am 25. Mai waren die Albatros B (225) und die Rumpler 4B12 (242) zur Aufklärung in Richtung Schouwenbank - Noord-Hinder gestartet. Gegen 10.00 Uhr hatte die Rumpler 4B12 (242) ca. 10 sm südwestlich Thorntonbank einen Kolbenbruch und musste notlanden. Sofort liess die Besatzung eine Brieftaube mit der Meldung ihrer Position aufsteigen. Diese traf 40 Minuten später in Zeebrügge ein und der Fischdampfer F lief zur Rettung aus. Gegen 16. 00 Uhr entdeckte man die havarierte 242 und schleppte sie nach Zeebrügge zurück.

Die schnelle Rettung war nur der zuverlässigen Brieftaube aus dem Zeebrügger Brieftaubenschlag des Gefreiten Meinetsberger zu verdanken. Moritz Meinetsberger war erst zwei Tage vorher zum Brieftaubenkommando Genth, Inspektion 2a kommandiert und mit einem bayerischen Brieftaubenschlag nach Zeebrügge versetzt worden. Hier leistete der erfahrene Brieftaubenzüchter ganze Arbeit, so dass er als bayerischer Heeresangehöriger am 12. Juli 1915 der II. Marine-Fliegerabteilung zugewiesen wurde.²² Als Brieftaubenzüchter kannte Meinetsberger die Fähigkeiten seiner Vögel genau, jeweils die besten Tauben gab er den U-Booten und Seeflugzeugen mit. Aus seinem Schlag stammte auch der Täuberich „Hans“, durch dessen Nachrichten sieben Besatzungen aus Seenot gerettet werden konnten.²³

Die Besatzungen der U-Boote und Flugzeuge waren daher den Brieftauben sowie dem Gefr. Meinetsberger eng verbunden und wurden während des Krieges bestens gepflegt und umsorgt. Nach den Erinnerungen von Hans Rolshoven hätte einigen Brieftauben sicher auch die Rettungsmedaille zugestanden, aber in Deutschland konnten Orden nicht an Tiere verliehen werden. Erst Mitte der 1920 Jahre wurden alle noch lebenden Kriegstiere durch einen Ehrensold,

²² Personalakte Gefreiter Moritz Meinetsberger, * 5. Februar 1871 Nürnberg; Archiv R. Kastner.

²³ Brieftaubenstation Seebrügge, Mitteilung von Moritz Meinetsberger: Das Bayernbuch vom Weltkrieg 1914-1918, Stuttgart 1930.

als Futtergeld, geehrt. In England stiftete 1943 Maria Dickin die PDSA Dickin Medal als äquivalent des Victoria Cross für Tiere.

Anfang Juni 1915 machte sich die Dauerbelastung der wenigen Flugzeuge auf der Station bemerkbar, so konnte durch die laufende Wartung am 4. Juni kein Flugzeug starten. Auch das Eintreffen des Albatros Flugbootes (221) aus Warnemünde am 6. Juni brachte keine deutliche Verbesserung. Personell wurde die Station durch Zuweisung von einem Deckoffizier und 30 Mann aufgestockt.

Immerhin brachte die technische Entwicklung des FT-Wesens erkennbare Fortschritte. Die FF 33c²⁴ (472) setzte am 9. Juli die erste Funkmeldung vom Flugzeug aus, in Höhe Noord-Hinder, ab. Die Leistung der Empfangsstation im ehemaligen Lotsenhaus von Zeebrügge befriedigte allerdings noch nicht. Daher machten die Flugzeug-Beobachter den Vorschlag die FT-Empfänger auf den Torpedobooten zu benutzen.

Am 5. August 1915 um 22.00 Uhr schleppte ein Torpedoboot das unbeschädigte FBA Boot (N.58), No. 3, in Zeebrügge ein. Am Vortag waren QM Amédée Navarre und QM Bordais mit dem FBA Boot von der Station Dunkerque zur Aufklärung gestartet. Über dem Kanal fiel der 100 PS Gnome durch Kolbenbruch aus und sie mussten notlanden. Nachdem sie 36 Stunden getrieben waren entdeckte sie das deutsche Torpedoboot und brachte Flugzeug und Besatzung nach Zeebrügge. Neben der gesamten Ausrüstung befanden sich auch noch sechs Granatbomben an Bord, mit denen später in Warnemünde Sprengversuche angestellt wurden.

In der Nacht vom 9. auf den 10. August hatte das Marineluftschiff L 12 das englische Dover angegriffen und war auf der Rückfahrt durch Flak schwer beschädigt worden. Der Kommandant Olt. z. S. Peterson konnte das Schiff, bei dem die hinteren drei Gaskzellen ausgelaufen waren, mit 20° Schräglage in Schleichfahrt noch auf die offene See hinaussteuern. Alles überflüssige Material wurde über Bord geworfen, darunter auch die schwere Funkanlage. Aber schliesslich war L 12 nicht mehr in der Luft zu halten, knickte in der Mitte ein und sank auf das Meer. Bei dem Aufschlag wurde der Maschinistenmaat Frankhänel aus der hinteren Gondel geschleudert. Während das Luftschiff langsam davontrieb versuchte Frankhänel immer wieder schwimmend L 12 zu erreichen. Nach drei Stunden konnte er dann die Heckflosse greifen und sich auf das Luftschiff ziehen. Peterson hatte

²⁴ In den Unterlagen des Flugzeugbaus Friedrichshafen wird das Flugzeug als FF 33e bezeichnet.

inzwischen das gesamte Personal in den noch tragenden, vorderen Teil des Luftschiffes befohlen. Sofort nach Petersons letzter Funkmeldung waren in Ostende und Zeebrügge Torpedoboote ausgelaufen und suchten das Luftschiff. Diese fanden schließlich L 12 querab Blankenberghe und das Torpedoboot A 12 schleppte es in Richtung Ostende. Morgens hatte es noch stark geregnet, eine Bedrohung von feindlichen Flugzeugen²⁵ konnte vorerst ausgeschlossen werden. Gegen Mittag des 10. August aber herrschte strahlender Sonnenschein. Als der Schleppzug sich in Höhe Blankenberghe befand, fing die Funkstation in Zeebrügge um 13.40 Uhr Funksignale englischer Zerstörer auf. Sofort starteten in Zeebrügge die FF 29 (201) und die Brandenburg W (235) um dem Luftschiff Sicherheit aus der Luft zu geben. Die ebenfalls gestartete FT-Rumpler 4B12 (248) setzte sich über die englischen Zerstörer und meldete laufend deren Position nach Zeebrügge. Im Schutz der Küstenartillerie konnte L 12 schließlich nachmittags nach Ostende eingeschleppt werden. Der Schleppzug lockte natürlich viele Einwohner und Soldaten an. Erst als französische Voisins der CAM und Avro 504 B der No.2 Wing aus St. Pol das Wrack von L 12 bombardierten und die Flak das Feuer eröffnete stürmen die Zuschauer davon. Bei den Bergungsarbeiten am nächsten Tag erzielte die Besatzung SM Philippe und die QM Kergosien und Crequer einen Volltreffer auf L 12 und das Wrack verbrannte am Kai.²⁶ Weiterhin erfreute sich die Seeflugstation auf der Mole grosser Beliebtheit bei vielen Honoratioren von Heer und Marine. Darunter befanden sich Prinz Heinrich, Admiral v. Tirpitz, Prinz Johann Georg von Sachsen, Prinz Adalbert von Preußen, die Admirale Dick und Starke, sowie der Befehlshaber der Luftfahrtruppe (B.d.L.) Kontreadmiral Philipp.

Am 12. August 1915 gegen 8.30 Uhr griff überraschend eine Sopwith aus 200 m Höhe die Seeflugstation auf der Mole an. Da die Küstenbatterien es zuerst für ein deutsches Flugzeug hielten setzte das Abwehrfeuer erst ein, nachdem die Molenbesatzung mit Gewehren die Sopwith beschoss. Ungeachtet der Abwehr warf der Pilot FSLt JM D’Arcy-Levy mit der Sopwith Schneider 3717 sechs Bomben ab, wovon eine die Mole traf. Durch das Gewehrfeuer wurde der Benzintank der Sopwith Schneider durchlöchert und FSLt JM D’Arcy-Levy musste 1000 m von der Mole entfernt auf See landen.

²⁵ Nach Captain Joseph Morris soll bereits während des einschleppens von L 12 eine BE 2c der RNAS Dunkerque das Luftschiff mit Bomben angegriffen und getroffen haben. Vgl. Morris, Joseph: Die deutschen Luftangriffe auf England 1914-1918, London 1926.

²⁶ Jacobsen, Admiral: Trutzig und Treu, Leipzig 1935.

Hier wurde er laufend von den Küstenbatterien beschossen. Als sich ein Zeebrügger Torpedoboot ihm näherte, trat er die Tragdecks ein und sprang über Bord. Nachdem FSLt JM D'Arcy-Levy vom Torpedoboot aufgenommen worden war, barg der Fischdampfer F die Sopwith. Militärisch wichtige Instrumente und Karten hatte D'Arcy-Levy sofort nach der Notlandung über Bord geworfen. Auch als Gast auf der Station gab er keine militärischen Geheimnisse preis, lediglich über seine Heimatstation die RNAS Station Felixstowe gab er Auskunft. D'Arcy-Levy wurde später in ein deutsches POW Camp überstellt und am 4. August 1918 gelang ihm über Holland die Flucht. Auf Grund der Beschädigungen der Sopwith Schneider 3717 wurde diese zuerst als unbrauchbar eingestuft und der Motor sollte dem erbeuteten französischen FBA Flugboot, No. 3 zugeführt werden. Aber die Piloten überzeugten die Mechaniker der Station die Sopwith wieder zu reparieren. Aufgrund der stark beschädigten Sopwith, waren hier sicher einige Flaschen Cognac als Überzeugungshilfe nötig.

Der Nachschub für die Seeflugstation gestaltete sich immer noch sehr schleppend, zur Etatauffüllung trafen zwar zwei Unteroffiziere und 12 Mann aus Wilhelmshaven von der II. SFA ein, an fliegendem Personal fehlte es aber weiterhin. Am 18. August konnte der Flugzeugpark durch das bewaffnete Flugzeug FF 33d (460), von einem neuartigen Maybach Mb III Motor angetrieben, verstärkt werden. Zwei Tage später konnte dann die elektrische Zentrale und die Motorenwerkstatt in Lisseweghe in Betrieb genommen, unter der Leitung von Ober-Ingenieur Dr. Wilhelm Stein. Beide Anlagen befanden sich damit nicht mehr im direkten Gefahrenbereich der feindlichen Schiffsartillerie.

Am frühen Morgen des 23. August heulten auf der Station wieder die Alarmsirenen. Direkt vor Zeebrügge lagen feindliche Zerstörer, Monitore²⁷ und Fischdampfer, die Küstensignalstationen hatten ungefähr 30 bis 40 Schiffe gemeldet. Sofort starteten die verfügbaren Flugzeuge der Station und die Mannschaften verstaute alles wertvolle Material der Station auf den bereitstehenden Eisenbahnzug um dieses im Hinterland in Sicherheit zu bringen. Nach Aufklärung der Seeflugzeuge bestand die englische Flotte aus den drei Monitoren *Lord Clive*, *John Moore* und *Prince Rupert*, die mit 12 Zoll Geschützen bestückt waren. Gedeckt wurden die Monitore durch neun Zerstörer, Minenräumer und weiteren leichten Schiffen. Insgesamt bestand die Flotte aus ungefähr 100 Schiffen. Nachdem das Seegebiet von

²⁷ Mit schweren Geschützen, bis zu 12 Zoll (38 cm) Kaliber, bestücktes Kriegsschiff mit wenig Tiefgang. Daher eignete sich dieser Typ besonders zur Küstenbeschießung.

deutschen Minen geräumt war, legten die Begleitschiffe U-Bootnetze aus und um 6.40 Uhr eröffneten die Monitore und Zerstörer das Feuer. Hauptziel war die Schleuseneinfahrt, die Rombacher Hütte und die Mole selbst. Kurzzeitig liefen die Zerstörer in den Feuerbereich der deutschen 21 cm SK L/40 Küstenbatterien *Hertha* und *Freya*. Diese eröffneten sofort das Feuer, aber nach wenigen Minuten waren die feindlichen Schiffe wieder aus dem Bereich der Küstenbatterien gelaufen. Die Monitore hielten sich dank ihrer weitreichenden Artillerie immer aus dem Schussbereich der Küstenartillerie. Sobald sich die Zeebrügger Flugzeuge den Monitoren näherten wurden sie von den Zerstörern und Fischdampfern stark beschossen.

Während des Beschusses versuchten feindliche Flugzeuge über der Mole das Feuer zu leiten, konnten aber durch Gewehr- und Artilleriefeuer vertrieben werden. Auch das Zeebrügger Kampfflugzeug, wahrscheinlich die FF 33d (460) beteiligte sich an der Abwehr der feindlichen Flugzeuge. Bei Ostende griff 460 ein feindliches Landflugzeug an, das starke Treffer zeigte. Der Aufschlag konnte von der Besatzung der FF 33d nicht beobachtet werden, da dichter Bodennebel herrschte.

Gegen 8.35 Uhr beendete die feindliche Flotte den Beschuss und zog sich in nordwestlicher Richtung zurück. Insgesamt waren 57 Schuss von den Monitoren abgefeuert worden. Trotz der grossen Kaliber blieben die Schäden auf deutscher Seite relativ gering. Zwei Matrosen waren gefallen und mehrere verwundet worden. Zwei Schiffe waren gesunken und einige Häuser zusammengefallen. Ein Schuss traf die Grundmauer der Mole und riss meterdicke Betonteile aus der Mauer. Der Transportzug konnte unversehrt das sichere Lisseweghe erreichen, trotz des Beschusses von Zerstörern. Die wichtige Kanal-Schleuse blieb unbeschädigt. Im KTB äußert sich der Stationskommandant Olt. z.S. von Arnauld de la Perière sehr ärgerlich über die völlig unzureichenden eigenen Abwehrmöglichkeiten. Es fehlten auf der Station immer noch geeignete Kampfflugzeuge, die mit MG bewaffnet sind und auch Bomben werfen können. Auch die Reichweite der eigenen Küstenbatterien lag immer noch unter denen der englischen Schiffsartillerie, die bis 25 km ins Land zu den ersten Häusern von Lisseweghe schießen konnten.

Die technischen Möglichkeiten der Fernaufklärung durch das Flugzeug wurden im RMA zu diesem Zeitpunkt immer noch unterschätzt. Man setzte weiterhin auf die in Friedenszeiten bewährten Luftschiffe. Obwohl diese durch ihre Grösse und Geschwindigkeit den Abwehrflugzeugen nahezu hilflos unterlegen waren, dieses zeigte sich schon bald nach Kriegsbeginn durch die steigenden Verluste der

Luftschiffe. Graf Zeppelin selber hatte dies schon kurz nach Ausbruch des Krieges im August 1914 erkannt und seinem Mitarbeiter Claude Dornier mit der Entwicklung und dem Bau eines Riesenflugbootes als Fernaufklärer für die Marine beauftragt. Dieses Seeflugzeug wollte Graf Zeppelin größtenteils in einer Ganzmetallkonstruktion, also aus Stahl und Aluminium ausführen lassen. Das RMA war allerdings von dieser Idee nicht begeistert und verweigerte vorerst Graf Zeppelin jegliche finanzielle Unterstützung. Dieser technische Quantensprung, den der Flugzeugbau aus Metall bot und aus dem die Riesenflugboote Rs.I bis Rs.IV und das Gross-Flugboot Gs.I hervorgehen sollten mit einer Flugzeit bis zu 10 Stunden, wurde vom RMA erst Anfang 1917 erkannt.

Während die Luftschiffproduktion bei Kriegsbeginn enorm ausgebaut worden war, fehlten auf den Frontstationen immer noch brauchbare Kampfflugzeuge. Die Bewaffnung bestand grösstenteils noch aus einem Karabiner. Auch Flugzeuge mit FT waren rar. Über die technische Weiterentwicklung in den heimatlichen Fabriken waren die Frontflieger sehr wohl unterrichtet. Bei jeder Dienstreise in die Heimat oder einem Urlaub wurden die Flieger und das Wartungspersonal gerne von den Herstellern eingeladen um ihnen die neuesten Entwicklungen zu zeigen. Ausserdem konnten sie ihre wertvollen praktischen Fronterfahrungen in die Konstruktionen einbringen. Um ihren Forderungen nach besserer technischer Ausstattung Nachdruck zu verleihen und die Möglichkeiten des Flugzeuges dem Admiralsstab zu verdeutlichen beschlossen die Flieger in Zeebrügge einen Fernflug bis zur Deutschen Bucht auszuführen. Ausführen sollte diesen Flug die erfahrene Besatzung der Vize-Flugmeister Christiansen und der Fähnrich Exner. Gegen Mittag des 1. September 1915 starteten sie mit der Albatros B (225) in Richtung Deutsche Bucht. Das Ziel war der Besatzung freigestellt, wenn möglich sollten sie Helgoland, Borkum oder List auf Sylt erreichen. Christiansen steuerte die Albatros B (225) trotz schlechten Wetters mit niedrigen Wolken und Regenböen sicher entlang der niederländischen Küste. Hierbei fotografierte Exner die gesamte niederländische Küste. Anschliessend flogen sie über die Insel Texel und der Nordsee bis zur Seeflugstation List auf Sylt. Diese erreichten sie gegen 17.00 Uhr und hatten damit die 700 Km lange Flugstrecke mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 140 Km/h in fünf Stunden ohne Probleme zurückgelegt. Damit wurde *„der jetzt im Kriege sehr wichtige Beweis erbracht, dass es sehr wohl möglich ist die Strecke englischer Kanal bis zur Küste Schleswig-Holsteins dauernd durch Seeflugzeuge zu überwachen“*, wie es im KTB eindringlich geschrieben wurde. Auch

der Rückflug der Besatzung Christiansen/Exner am 4. September nach Zeebrügge erfolgte problemlos.

Am Morgen des 7. September 1915 sichtete ein Flugzeug der Station Zeebrügge vor Middelkerke 88 feindliche Schiffe, darunter drei Monitore und ein seaplane carrier. Sofort nach der Meldung starten das einzige Kampfflugzeug, die FF 33d (460) der Station, sowie fünf Flugzeuge der Marine-Feldflieger-Abteilung I aus Nieuwmunster. Über der englischen Flotte gerieten die deutschen Flugzeuge sofort in heftige Luftkämpfe mit 10 englischen Seeflugzeugen. Die Deutschen konnten die Gegner abdrängen und wurden daraufhin unter heftiges Flakfeuer der Zerstörer genommen. Außerdem stieg von einem Zerstörer ein Fesselballon auf, der allerdings nach heftigem Beschuss der C-Flugzeuge der MFFA wieder eingeholt wurde. Da sich die englischen Begleitflugzeuge ganz zurückgezogen hatten, starteten von Zeebrügge auch die unbewaffneten B-Flugzeuge mit Bomben bestückt um die englischen Schiffe anzugreifen. Hierbei konnten auf dem Kreuzer HMS *Attentive* zwei Treffer erzielt werden. Wodurch zwei Mann getötet und sieben verwundet wurden, ausserdem riss die Bombenexplosion ein 4-inch Geschütz auf dem Deck des Zerstörers aus der Verankerung.

Kurzzeitig liefen einige Schiffe in den Feuerbereich der neu errichteten Küstenbatterie *Tirpitz*²⁸ mit ihren vier 28 cm Geschützen. Sofort wurde von der FF 33b (457) die Koordinaten nach Zeebrügge gemeldet und von hier über Telefon der Batterie mitgeteilt. Der erste Schuss lag schon deckend zwischen den Schiffen, nachdem von 457 die Korrekturwerte übermittelt worden waren feuerte die Batterie *Tirpitz* eine Vollsalve, die den englischen Monitor HMS *Lord Clive* traf.

Gegen 13.00 Uhr liefen die englischen Schiffe in Richtung Dünkirchen ab, dauernd aus der Luft von den Zeebrügger Flugzeugen verfolgt. Die Gotha WD 2 (257) konnte 25 sm vor Dünkirchen 10 Bomben direkt auf ein Schiff werfen. Daraufhin beschoss ein Zerstörer das Flugzeug heftig und verfolgte es bis vor Nieuport. Erst als die Brandenburg W (235) in das Gefecht eingriff und den Zerstörer mit Bomben angriff gab er die Verfolgung auf und lief nach Dünkirchen ab. Die Gotha WD 2 musste zwar vor Ostende mit Kühler Treffern auf See landen, konnte aber noch in den Hafen rollen. Nach Auffüllen des Kühlwassers flog die Gotha dann wieder nach Zeebrügge zurück.

Die Verfolgung eines Flugzeuges durch einen Zerstörer zeigt klar die Untermotorisierung der damaligen Flugzeuge. Ein 750 t Schiff konnte

²⁸ Seit dem 5. September 1915 war die schwere Küstenbatterie *Tirpitz* mit vier 28 cm SK L/45 südwestlich Ostende feuerbereit.

einem leichten Flugzeug folgen, sicher muss hier die Reichweite der Schiffsflak noch mit in Betracht gezogen werden.

Die FF 29 B (209) mit der Besatzung Christiansen/Exner war an diesem 7. September ebenfalls zur Bekämpfung der feindlichen Schiffe gestartet und sollte anschließend zur weiteren Aufklärung in Richtung Themsemündung - West Hinder weiterfliegen. Die Ereignisse des Fluges schilderte Christiansen später in seinem Buch²⁹:

„Dann wieder hinaus, hinauf in die Luft zum gewöhnlichen Tagewerk, dem weitausholenden Aufklärungsflug bis an die englische Küste. Genaue Feststellung des Dampferverkehrs in den Downs, der Hauptverkehrsstraße zur Themsemündung. Ein besonders dicker Frachtdampfer wird durch Bombenabwürfe auf den Strand gehetzt. Dann heisst es aber heimwärts, um mit dem restlichen Brennstoff noch die Station zu erreichen. Flanderns Küste, das Hinterland, der Kranz der feindlichen Schiffe vor dem rechten Flügel der deutschen Armee sind aus der grossen Höhe gut sichtbar. Da setzt der Motor aus. Maschine auf den Kopf runter, aber der Motor steht eisern. Also Gleitflug runter und Landung auf dem Wasser unweit der feindlichen Schiffe. Verzweifelte Versuche den defekten Motor wieder lebendig zu machen sind erfolglos. Jetzt ist die Aufmerksamkeit des nächsten feindlichen Schiffes erregt, sofortige Feuereröffnung. Seine Signale hetzen die Zerstörer-Meute heran - aber nicht schnell genug! Ein in Lauerstellung liegendes deutsches U-Boot hat den Vorgang durch das Sehrohr verfolgt. Fährt heran, taucht auf und nimmt uns durch die Turmluke an Bord. „

Im KTB ist zu der Notlandung noch erwähnt, dass Exner sofort nach dem Wassern eine Brieftaube losschickte und Christiansen vorerst mit 800 U/min des Motors noch auf dem Wasser rollen konnte. Zwei Suchflugzeuge aus Zeebrügge entdeckten die Havaristen, eine Bergung war aber wegen der Nähe feindlicher Schiffe nicht möglich. Nachdem aber das U-Boot UC 1, Kommandant Olt. z. S. Werner, auftauchte, die Besatzung an Bord nahm und die FF 29 B durch Sprengpatronen versenkt hatte, brachen sie die Rettungsmission ab und kehrten nach Zeebrügge zurück. Christiansen und Exner wurden in der Nacht sicher in Ostende an Land gesetzt. Die Vernichtung des Frachtdampfers wurden Christiansen und Exner als Vernichtung von Kriegs-, Hilfs- und Handelsschiffen anerkannt. Anders als bei den Heeresfliegern galt die Vernichtung eines Schiffes innerhalb der

²⁹ Die Kapitäne Christiansen, Berlin 1933.

Marine und ebenso bei den Marinefliegern als victory. Dem Luftkampfbericht fügte Christiansen Fotos bei, die er einige Tage darauf während eines Aufklärungsfluges aufnahm.

Die nächsten Wochen vergingen mit dem üblichen Aufklärungsdienst über See, sowie Bombenangriffen auf englische Schiffe und Hafenanlagen. Aber auch die Royal Navy blieb nicht untätig. Am 25. September und am 3. Oktober waren wieder Zeebrügge, hier besonders die Schleusen und die Mole, das Ziel starken Schiffsbeschusses. Da vor Zeebrügge immer noch keine weitreichende Artillerie zur Abwehr zur Verfügung stand, musste jedes Mal alles wertvolle Material der Seeflugstation auf einen Zug verladen werden um es zu schützen. Auch die geringe Anzahl von Kampfflugzeugen, vorhanden waren hier nur die AGO C.Iw (115) und die FF 33d (460), wirkten sich bei der Abwehr negativ aus. Das Feuer der englischen Monitore konnte fast ungehindert durch Flugzeuge geleitet werden. Der Stationskommandant Olt z.S. von Arnauld de la Perière bat daher dringend um die Zuweisung von mindestens vier weiteren Kampfflugzeugen (C-Typen). Ausserdem ordnete er an, dass in Zukunft die Station nicht mehr durch den Zug geräumt wird, da die grosse Rauchentwicklung der Lokomotive das Geschützfeuer der Zerstörer anzog.

Am Morgen des 20. Oktober fuhr eine Wagenkolonne auf die Mole. Einem Auto entstieg Kaiser Wilhelm II, der sich von den Leistungen der Flieger gut unterrichtet und begeistert zeigte. Zugleich traf auf der Station endlich wieder ein neues Flugzeug ein, die FF 33e (493). Diese war auch mit einer dringend benötigten FT-Anlage ausgestattet. Der Tag endete mit der Versenkung eines feindlichen Flugbootes. Der Artilleriebeobachter von *Het Krokodil* hatte vor Nieuport ein treibendes Flugzeug ohne Besatzung gesichtet, ein Kampfflugzeug der Station versenkte das Flugboot mit 200 Schuss aus ihrem MG.

Da die Flugzeuge der Station auf Grund der immer kürzer werdenden Tage öfters erst nach Einbruch der Dunkelheit zurückkehrten, montierten die Mechaniker an die Schwimmer Varta-Lampen. Nach einigen nächtlichen Versuchen erwies sich eine Lampe, vorn am Schwimmer angebracht, in einem bestimmten Winkel auf Wasser leuchtend, als Ideal.

Auch der Gebrauch des FT-Verkehrs vom Flugzeug zur Station hatte sich in den vergangenen Wochen gut eingespielt. Die drei Zeebrügger FT-Flugzeuge (457, 472 und 473) ein viertes, die FF 33h (510) traf am 6. November auf der Station ein, lieferten sehr gute Meldungen für den Handelskrieg der Torpedo- und U-Boote. Die Sicherung der Küste konnte durch die FT-Meldungen wesentlich verbessert werden. Wenn

sich feindliche Schiffe näherten, blieben die FT-Flugzeuge über dem Feind und meldeten laufend deren Positionen. Weiterhin lenkten die Beobachtungsflugzeuge das Feuer der eigenen Artillerie, denn die Monitore schossen aus 25 km Entfernung, waren also von der Küste selbst bei gutem Wetter kaum zu sehen. Auch die Aufschläge der eigenen Artillerie am Ziel, das sogenannte „*flecken*“, konnte von den erfahrenen Beobachtern mittels FT sofort gemeldet werden. Die FT-Landstation reichte wiederum über Telefon die Meldungen an die einzelnen Küstenbatterien weiter. Dabei vergingen 15 Sekunden, was bei einer Geschossflugzeit von 1 ½ Minuten kaum ins Gewicht fiel. Ebenso erkannten die Beobachter durch ihre seemännische Erfahrung sofort Fahrt- und Kursänderungen der Schiffe am Schraubenwasser. Während noch vor wenigen Monaten die Artilleriebeobachtung vom Flugzeug aus ohne FT wenig Sinn machte, konnten jetzt mit FT feindliche Schiffe schnell und gezielt bekämpft werden.

Die Beobachter forderten aber von der Industrie FT-Geräte mit verschiedenen Wellenlängen, mindestens drei oder vier, damit mehrere Flugzeug auf einer eigenen Welle Nachrichten übermitteln können. Die in Zusammenarbeit mit den Küstenbatterien entwickelten FT-Tafeln, durch die mit einfachen Zeichen klare Signale über die Schusslage vom Flugzeug aus übermittelt wurde, hatte sich sehr gut bewährt.

Die FT-Geräte gaben natürlich auch den Flugzeugbesatzungen bei Notlandungen auf hoher See mehr Sicherheit. Ausser den Meldungen der Briefftauben konnten sie ihre Position über Funk direkt an die Station melden. Trotz des modernen FT-Wesens verzichteten die Flugzeugbesatzungen bis Kriegsende nicht auf die bewährten Briefftauben. So konnte nur dank einer Briefftaube die Besatzung der FF 33e (493) am 28. November gerettet werden. Obwohl das Flugzeug mit FT ausgestattet war, erreichte nur die Briefftaube mit dem Hilferuf der Besatzung die Station. Die FF 33e war nach Motordefekt 15 sm nördlich Ostende auf dem Wasser notgelandet und gab ihre Position mit FT nach Zeebrügge weiter. Die Meldung wurde hier aber nicht empfangen, dagegen traf 20 Minuten nach der Notlandung eine Briefftaube mit dem Hilferuf von 493 ein. Sofort starteten die FT-Flugzeuge FF 33b (457) und die FF 33c (472) zur gemeldeten Position und führten das Torpedoboot A 5 zur Bergung heran. Um Mitternacht schleppte das Torpedoboot die FF 33e (493) in den Hafen von Zeebrügge ein. Während hier Besatzung und Flugzeug gerettet werden konnten, gelang dies bei einer abgeschossenen Besatzung der Feldflieger-Abteilung am Morgen des gleichen Tages nicht. Nach

einer Meldung des 2. Marine-Infanterie-Regimentes war auf See ein deutsches Landflugzeug abgeschossen worden. Im KTB des Marine-Infanterie-Regiments findet sich folgender Eintrag:

„28. November 1915: Frostwetter. Lebhaftige Fliegertätigkeit. Eigener Marinelandflieger wird zum Niedergehen auf See gezwungen. Flugzeug sinkt, Beobachter ertrinkt. Führer kann durch Boot aus Westende Bad geborgen werden. Deutsches Torpedoboot, das zur Bergung des Flugzeuges ausgelaufen [war], wird von feindlichem Flieger mit Bomben angegriffen.“

Neben dem Torpedoboot waren in Zeebrügge auch die FF 33h (510) und FF 33c (472) sofort zur Rettung gestartet. Das Landflugzeug trieb noch etwa 15 sm nördlich Nieuport auf See. Über dem Wrack kreisten zwei französische Flugboote, welche die beiden FF 33 sofort angriffen und abdrängten. Unterdessen konnte das Ruderboot aus Westende-Bad den Piloten des Landflugzeuges bergen und das Torpedoboot und die FF 33 kehrten nach Zeebrügge zurück.

Ob es sich bei dem abgeschossenen Landflugzeug um ein Marineflugzeug handelt ist unwahrscheinlich. Obwohl auch im KTB von Zeebrügge als Marineflugzeug beschrieben, findet sich für diesen Tag kein Verlust der Marine in den Akten. Sehr wahrscheinlich handelte es sich dabei um ein Flugzeug der Brieftauben-Abteilung-Ostende (BAO). Der Beobachter, Lt. Oskar Rößing, ist dabei gefallen.³⁰ Nach französischen Unterlagen hat S/Lt Maria der N 26 nordwestlich Middelkerke einen deutschen Zweisitzer abgeschossen. Die N 26 lag seit dem 14. Januar 1915 auf dem Platz St. Pol und war mit Nieuport 10 ausgerüstet. In Frage kommen aber auch die Morane Saulnier Type G der Aviation Maritime. Seit September 1915 waren zwei mit einem Hotchkiss MG, Type *Cavalerie*, bewaffneten Jagdflugzeuge ebenfalls in St. Pol stationiert.

Anfang Dezember herrschte an Flanderns Küste oftmals sehr stürmisches und regnerisches Wetter. Weitreichende Aufklärungsflüge konnten kaum ausgeführt werden und so beschränkte man sich auf kurze Probe- und Aufklärungsflügen entlang der Küste. Im Bestand der Station Zeebrügge befanden sich die FF 29b (201), FF 33h (510), FF 33d (460), FF 33e (493, 502 und 504), FF 33c (472) und (473), FF 33b (457), Brandenburg W (235), Brandenburg LW (477), AGO C.lw (115) sowie die Beuteflugzeuge Bleriot XI (S.96), Sopwith Schneider 3717 und das FBA Boot No.3.

³⁰ Deutsches Wehrkundearchiv: Die Offiziersverluste der deutschen Fliegertruppe 1914 – 1919, Lage, 2003.

Der 14. Dezember 1915 begann bei mäßigem Flugwetter mit einem Angriff der Flugzeuge 472, 477 und 504 bei Dünkirchen auf drei Frachter und zwei Zerstörer. Auf einem Zerstörer konnte ein Bombentreffer beobachtet werden und ein Frachter lief bei Ausweichmanövern auf Grund. Neben dem Abwehrfeuer der Schiffe wurden die Zeebrügger Flugzeuge auch von vier feindlichen Flugzeugen angegriffen. Nachmittags starteten die Flugzeuge 235, 477, 493, 502 und 504 nochmals mit Bomben um den gestrandeten Frachter zu bombardieren. Hierbei wurden die Flugzeuge von heftigem Abwehrfeuer von einem Zerstörer, drei Torpedobooten und mehreren Minensuchern empfangen. Auch englische Flugzeuge beteiligten sich an dem Kampf. Ob an diesen Luftkämpfen auch die Short 827 (3067) beteiligt war, konnte nicht eindeutig geklärt werden. Der Pilot FSL Nightingale geriet nach einem Luftkampf vor Dünkirchen in der Short 827 in Gefangenschaft.

Auf dem Rückflug wurde die FF 33e (504) mit der Besatzung Lt. z. S. Uhle-Wettler und Ober-Steuermanns-Maat Fischer in Höhe Nieuport abgeschossen. Flight Sub-Lieutenant CW Graham und AS Ince der No. 1 Wing, RNAS Dunkirk, sicherten Minenleger als sich die deutschen Flugzeuge näherten. Sofort griffen Graham und Ince mit ihrer Nieuport 10 die abseits des deutschen Verbandes fliegende FF 33e (504) an. Nach kurzem Luftkampf mit drei Anflügen auf die FF 33e stürzte diese steuerlos in die See. Die Besatzung Friedrich Fischer und Joachim Uhle-Wettler starben dabei. Einziger „Überlebender“ an Bord der FF33e war eine Brieftaube, diese traf, etwas zerzaust, am folgenden Morgen in Zeebrügge ein. Wahrscheinlich hatte sich beim Aufschlag des Flugzeuges auf das Wasser der Korb geöffnet, sodass die Taube entkommen konnte. Auch die Nieuport 10 erhielt während des Luftkampfes Treffer durch Fischers Karabinerfeuer und musste mit zerschossenem Tank auf dem Wasser notlanden, Flight Sub-Lieutenant CW Graham und AS Ince konnten von den eigenen Schiffen gerettet werden. Die anderen deutschen Besatzungen hatten die Nieuport 10 überhaupt nicht bemerkt und nahmen daher an, dass Friedrich Fischer und Joachim Uhle-Wettler von der Schiffsflak abgeschossen worden waren. Erst der belgische Heeresbericht vom 14. Dezember brachte Klarheit:

„Ein Flugzeug unserer Verbündeten gelang es bei La Panne ein deutsches Flugzeug zu vernichten. Es fiel brennend in die See.“

Wenige Tage später, am 17. Dezember 1915 traf die Station Zeebrügge ein weiterer Verlust. Die Flugzeuge FF 33e (493 und 502) und die FF 33h (510) konnten wetterbedingt erst nachmittags entlang

der französischen Küste den Schiffsverkehr aufklären. Auf dem Rückflug musste die Besatzung Olt z.S. von Arnauld de la Perière und Lt.z.S. Virchow vor La Panne nach Motorschaden inmitten feindlicher Schiffe notlanden. Olt z.S. Faber und Flugmeister Reutter im Begleitflugzeug FF 33 h (510) erkannten die Notsituation und landeten neben ihren Kameraden. Innerhalb weniger Minuten wurden die Flugzeuge von Zerstörern, Torpedobooten und Fischdampfern eingekreist und heftig beschossen. Arnauld und Virchow begannen sofort die Tragflächen ihrer FF 33e (493) einzutreten und öffneten die Verschlusskappen der Schwimmer. So konnten die Luftkammern der Schwimmer volllaufen und das Flugzeug versank langsam. Ungeachtet der einschlagenden Granaten rollte Flugmeister Reuter auf die havarierte Maschine zu, um die Insassen zu übernehmen. Da die Tragflächen beider Flugzeuge bei dem hohen Seegang aneinander stießen, musste Faber wieder ablegen und schließlich wegen des Granatfeuers starten. Während Arnauld und Virchow ihr Flugzeug zum Sinken brachten, landete Flugmeister Reutter erneut um die beiden zu übernehmen. Inzwischen aber waren die französischen Zerstörer bis auf 500 m herangekommen und nahmen beide Flugzeuge unter gezieltes Feuer. Arnauld befahl daher Reutter zu starten und sich in Sicherheit zu bringen. Olt z.S. von Arnauld de la Perière³¹ und Lt.z.S. Virchow gerieten unverletzt in französische Gefangenschaft. Interimsweise übernahm Kptlt. Walther Faber die Führung der Seeflugstation, bis am 6. Januar 1916 Olt. z. S. Bernhard von Tschirschky und Boegendorff vom K.d.L.F. Kapitän z. S. Hans Herr offiziell zum Stationsleiter ernannt wurde. Innerhalb weniger Tage hatte die Seeflugstation zwei Besatzungen, darunter ihren Stationsleiter, sowie zwei Flugzeuge verloren.

Das Jahr 1915 endete für die Seeflieger von Zeebrügge noch mit einem Erfolg. Am 19. Dezember starteten zwei FT-Flugzeuge zur Artilleriebeobachtung für die Batterie *Tirpitz*, da nordwestlich Nieuport ein Monitor, drei Zerstörer und drei Torpedoboote die Küste beschossen. Nachdem die Flugzeuge die Position der Schiffe gemeldet hatten, gelang es der Batterie *Tirpitz* den Monitor mit einem Volltreffer ausser Gefecht zu setzen. Dem Treffer folgt eine außerordentlich starke Explosion auf dem Monitor und alle Schiffe zogen sich sofort zurück.

Weitere gute Nachrichten brachte der Besuch des Grafen Zeppelin und des Generalleutnants von Ilse auf Station. Zeppelin berichtete den

³¹ Jeder deutsche Offizier musste die genauen Umstände seiner Gefangennahme schriftlich niederlegen. Leider war die Tochter von Friedrich v. Arnauld de la Perière nicht bereit mir den Nachlass ihres Vaters zugänglich zu machen. Obwohl wir uns als Nachbarn kannten, hütete sie den Nachlass streng und gewährte keinen Einblick.

Fliegern von den grossen Fortschritten seiner Metall-Riesenflugboote.³² Ausserdem erfreute er die Besatzungen mit reichlich Flaschen guten Bodenseeweiues.

Aber der Flugzeugbestand in Zeebrügge liess weiterhin zu wünschen übrig. Am 21. Dezember waren die Brandenburg NW (487) und am 28. Dezember das reparierte Albatros Flugboot 221 aus Warnemünde auf der Station eingetroffen. Jedoch zeigte sich die 221 als vollkommen unbrauchbar, da es auf dem Transport durch Nässe stark beschädigt worden war. Zwei Tage später wurde die Albatros als „Frontuntauglich“ nach Wilhelmshaven zurückgeschickt. Unklar ist, warum sich die 221 zur Reparatur in Warnemünde befand. Eine letzte Erwähnung der 221 findet sich im KTB am 23. Juli 1915.

Weiterhin besass die Station Zeebrügge nur sieben kriegsfähige Flugzeuge, mit den Marine Nr. 201, 472, 477, 235, 510, 487 und 460. Natürlich durften die Beuteflugzeuge keinesfalls gegen den Feind verwendet werden und dienten nur als Übungsflugzeuge.

Zufriedenstellend hatte sich der Ausbau der Mole entwickelt. Die Abteilung „Hafenbau“ des Marinekorps hatte die ehemals belgischen Molenschuppen zweckmässig als Flugzeughallen umgebaut und zusätzlich eine grosse Holzhalle errichtet. Einen bombensicheren Unterstand für drei Flugzeuge stand kurz vor der Vollendung. Diese Betonhalle wurde neben der Halle I am Molenkopf errichtet.

Jahr 1916

In den ersten Tagen des Jahres 1916 herrschte wieder sehr schlechtes Wetter an Flanderns Küste und Sturm und Regen verhinderten weitgehend Aufklärungsflüge. Erst am 9. Januar 1916 flogen drei Flugzeuge an die Themsemündung, sowie die Küste zwischen Dover und Folkstone ab. Auch der 12. Januar brachte kurzzeitig günstigeres Flugwetter, woraufhin die Brandenburg LW (477), FF 33c (472), Brandenburg NW (487), Brandenburg W (235), FF 33h (510) und FF 33d (460) zur Aufklärung an die englische und französische Küste starteten. Die Festung Dünkirchen und eine feuernde Flak-Batterie wurden mit 17 Bomben belegt. Im Seegebiet Schouvenbank – Noord-Hinder lightship befanden sich keine feindlichen Schiffe. Auf dem Rückflug musste die FF 33h wegen Motorstörung bei Noord-Hinder notlanden. Das Begleitflugzeug, die Brandenburg NW 487, hatte kein Funkgerät an Bord und nahm daher

³² Die Rs.I war zwar bei einem Sturm am 21. Dezember 1915 zerstört worden, aber mit dem Bau des zweiten Bootes der Rs.II war schon begonnen worden. Weiterhin zeigte das RMA wenig Interesse an den außergewöhnlichen Konstruktionen des Zeppelin-Konzerns.

sofort Kurs auf Zeebrügge. Hierbei überflog es das deutsche U-Boot UB 27, landete sofort neben dem U-Boot und gab die Position von 510 an den Kommandanten weiter. Hier hatte sich das neu eingeführte Erkennungszeichen der U-Boote für Flugzeuge bewährt, das aus einem weissen Kreis auf dem Oberdeck bestand.

Als die Brandenburg NW (487) in Zeebrügge eintraf, lief auch sofort das Torpedoboot A 14 zur Bergung aus, musste aber wegen einbrechender Dunkelheit und hoher See die Fahrt abbrechen. Unterdessen hatte sich die Besatzung der FF 33h (510), Flugmeister Riedel und Lt. z. S. Protzek auf das Noord-Hinder Feuerschiff retten können, nachdem ihr Flugzeug in der rauen See gekentert war. Jetzt galten sie nach dem internationalen Seerecht als Schiffbrüchige und durften so wieder nach Deutschland zurückkehren. Ihr Flugzeug, die FF 33h (510) konnte noch in der Nacht vom U-Boot UB 2 gesichtet und durch mehrfaches Rammen versenkt werden.

Anfang 1916 hatte die Royal Navy die Abwehrmaßnahmen gegen die deutschen U-Boote im Kanal perfektioniert. Neben den patrouillierenden Zerstörern und Fischdampfern wurde ein U-Bootnetz quer durch den Kanal von Dover bis Calais verlegt:

„Das Gebiet östlich Dover – Calais war vom Engländer mit einem starken Aufgebot von Wachfahrzeugen, die mit allen erdenklichen Abwehrmassnahmen ausgerüstet waren, förmlich übersät. Während der Dunkelheit wurden auf den Fahrzeugen Magnesium-Feuer abgebrannt und dadurch das ganze Sperrgebiet hell erleuchtet. Ein wesentlicher Teil der Sperre bestand aus einem an grossen Bojen aufgehängten schweren Stahlnetz. Da es bis auf den Grund des Meeres ging und quer vor dem ganzen Sperrgebiet lag, war eine Durchfahrt im getauchten Zustand nicht möglich. Lediglich zwischen je zwei Bojen hing das Netz infolge seines Gewichtes in der Mitte einige Meter tiefer. Durch diese kleine Lücke verstanden es die U-Bootkommandanten fast täglich die Sperre zu durchbrechen.“³³

Das Überwinden des Netzes war den U-Booten natürlich nur in der Nacht möglich. Fast jeden Tag flogen daher die deutschen Seeflieger die Sperre ab, um Lücken in der Netzsperre und die Stärke der Bewachungsfahrzeuge zu melden. Jede Veränderung der Sperre zeichneten dabei die Beobachter auf Seekarten ein.

³³ Briefbericht von August Flandes, seinerzeit Maschinist auf UC 56.

In der Nacht vom 22. auf den 23. Januar 1916 trat kurzzeitig eine Wetterbesserung ein. Bei sternklarer Nacht startete die FF 33b (460) in Richtung Dover und bombardierte die Docks und Kasernen mit 10 Bomben. Auch tagsüber herrschten noch gute Sichtverhältnisse und so folgten um 13.55 Uhr die Flugzeuge FF 33b (457) und Brandenburg LW (477) und warfen 17 Bomben auf die Luftschiffhallen bei Hougham. Einige Bombentreffer mit darauffolgenden grossen Bränden der Hallen konnten von den Fliegern beobachtet und photographiert werden. Hierbei zeichneten sich besonders die Flugmeister Jacobs und Kaspar, sowie der Flugobermaat Rund³⁴ aus. Diese führten den Angriff auf die Luftschiffhallen bei Hougham trotz starker Gegenwehr mit Erfolg aus. Dafür wurden sie in dem Korpstagesbefehl Ia vom Januar 1916 ausdrücklich von Admiral v. Schröder belobigt.

In den letzten Tagen des Monats Januar und auch Anfang Februar konnten auf Grund des schlechten Wetters nur wenige Flüge ausgeführt werden, trotzdem wurde bei jeder Gelegenheit die englische und französische Küste abgeflogen. So drangen am 9. Februar die Besatzungen Olt. z.S. Faber/Flugmeister Jacobs mit der FF33e (472), sowie Vzflgmstr. Christiansen/Lt .z .S. Exner mit der Brandenburg NW (487) trotz schlechter Sicht bis Ramsgate vor und warfen hier 22 Bomben ab.

In technischer Hinsicht verbesserte sich die Situation in Zeebrügge durch die Einrichtung der ersten 4-Wellen FT-Station. Ober-Ingenieur Richard Wagner und Lt. z. S. Braasch waren am 5. Februar 1916 mit dem neuen Gerät auf der Station eingetroffen und schulten die Beobachter und das technische Personal. Einige Tage später, am 8. Februar, trafen auch wieder neue Flugzeuge, die Gotha WD7 (119) und die FF 33e (542) in Zeebrügge ein.

Am gleichen Tag erhielt Olt. z. S. Faber das EK I verliehen. Auch längst überfällige Beförderungen wurden ausgesprochen, Rolshoven wurde am 18. Februar 1916 zum Leutnant zur See befördert, und nach langem hin und her erhielt auch endlich Christiansen sein Leutnantspatent. Hier musste allerdings erst Admiral Ludwig von Schröder eingreifen, da Christiansen einige vorgeschriebene Lehrgänge, wie „*Führung von Untergebenen*“ und „*Benehmen auf Gesellschaften*“, nicht absolviert hatte. Schließlich wurde es Admiral v. Schröder zu viel und er beförderte Christiansen persönlich vom Vize-Flugmeister zum Leutnant d. R. (MA).

Am 20. Februar trat wieder eine Wetterbesserung, also Flugwetter ein. Die Flugzeuge 542 und 460 flogen an die englische Küste und griffen

³⁴ Flugobermaat Rund, geboren in Gleiwitz, Schlesien, lebte bei Kriegsausbruch in den USA. Sofort schlug er sich als deutscher Patriot, jüdischen Glaubens, auf abenteuerlichen Wegen in die Heimat durch und meldete sich freiwillig zur Marinefliegertruppe. Vgl. Jüdische Flieger im Weltkrieg, Teilhaber, Felix, Berlin 1924, S. 31.

Fabrikanlagen in Deal und feindliche Schiffe in den Downs mit Bomben an. 487 und 472 flogen nach Lowestoft und warfen hier insgesamt 20 Bomben ab. Ein Nachtflug an die englische Küste von 235, 460 und 502 musste allerdings wegen Nebel abgebrochen werden.

Der 1. März 1916 begann mit gutem Flugwetter, neben einigen Übungsflügen und einem Aufklärungsflug im Seegebiet Westkapelle – Nieuport von der FF 33b (457) startete um 17.00 Uhr die Besatzung Flugmaat Huth und Vize-Flugmeister Jacobs auf der FF 29 (201) in Richtung Norden. Als sie um Mitternacht noch nicht zurück waren, befahl der Stationsleiter Olt. z. S. Bernhard von Tschirschky und Boegendorff für den nächsten Morgen eine Suchaktion aller Flugzeuge. Bei Tagesanbruch starteten die Flugzeuge 460, 487, 547 und 235 um nach dem vermissten Flugzeug zu suchen, leider erfolglos. Später am Abend fing die leichte FT-Station in Brügge einen englischen Funkspruch auf:

„Dampfer Glasgow feuerte mehrere Leuchtraketen gegen feindliches Flugzeug. Das nach Westen steuerte. Vier Vorpostenboote feuerten mit Gewehren und Kanonen, Flugzeug nach Osten steuernd, anscheinend getroffen. Flugzeug bei Middelkerke gekentert gefunden. Pilot POW und der Beobachter ertrunken.“

Das genaue Schicksal der Besatzung von der FF 29 (201) blieb vorerst ungeklärt. Erst nach Kriegsende meldete sich der Beobachter Vize-Flugmeister Jacobs in Wilhelmshaven aus der französischen Gefangenschaft zurück und gab zu Protokoll, dass das Flugzeug 201 am 2. (sic.) März 1916 im englischen Kanal in Brand geschossen und dadurch zur Landung gezwungen wurde. Das Flugzeug sei bei der Landung zerschlagen worden. Huth und Jacobs hielten sich an einem Schwimmer fest. Erst nach stundenlangem Treiben in der kalten See wurde Jacobs von einem Rettungsboot aufgenommen. Für den Piloten Flugmaat Huth kam die Hilfe zu spät, er starb an Entkräftung und versank in der Nordsee.

Am 18. März 1916 konnte in Brügge die FT-Großstation in Betrieb genommen werden. Die Reichweite der FT-Geräte überdeckte den gesamten Seebereich der flandrischen Küste. Eine Reservestation bestand in Antwerpen. Ausserdem ging in Lisseweghe die FT-Fliegerstation in Betrieb, die ausschließlich den FT-Verkehr zwischen Flugzeugen und Landstationen regelte. Im Juli 1918 wurde dann sogar eigens für das FT-Wesen die Stelle eines Nachrichten-Offiziers im

Marinekorps geschaffen. Kptlt. Richard Hornung, als ausgebildeter Marineflieger, regelte von Juli 1918 bis Kriegsende dann als Führer der Funkabteilung die Kommunikation zwischen Flugzeug und FT-Station.

Die fortschreitende Entwicklung des FT-Wesens des Jahres 1916 machte es notwendig das Seegebiet des Kanals und der Nordsee in Quadrate mit eindeutiger Bezeichnung einzuteilen. Jetzt konnten die Flieger anhand der Quadrate die Position feindlicher Schiffe, aber auch die eigene bei Notlandungen, genau übermitteln. Diese streng geheime Karte blieb vom 18. März 1916 bis zum 15. Juli 1918 in Gebrauch.

Im März 1916 führte die Marine auch die neuen „rotempfindlichen“ Fotoplatten für die Luftbildphotographie ein, die wesentlich schärfere Fotos erbrachten.³⁵ Ausserdem lieferte die Kaiserliche Werft Kiel 20 Mittelschafts-Magazine nach Zeebrügge. In diesen Magazinen befanden sich 20 Schuss, statt dem bislang verwendeten Ladestreifen mit fünf Patronen.³⁶ Natürlich stellte dies nur eine Übergangslösung dar und bedeutete keinen vollwertigen Ersatz für ein MG.

Bombenangriffe auf England:

Der Geschwader-Angriff aller verfügbaren Flugzeuge der Station Zeebrügge auf die englische Ostküste vom 19. März ist als einer der wenigen Flüge vollständig dokumentiert. Sowohl im KTB, als auch in einer gesonderten Akte³⁷, berichteten die deutschen Seeflieger über die Ereignisse dieses Tages. Daher werden die Berichte im Folgenden hier im Originaltext wiedergegeben:

Geschwader-Flug am 19. März 1916, nachmittags.

*Wetterlage: Am Boden schwacher OSO – Wind, der bis zu 2000 m 12 Sekunden/Meter erreichte und darüber wieder schwächer wurde;
dunstig, einige Wolken.*

Um 13.00 Uhr starteten sechs Flugzeuge in folgender Reihenfolge:

³⁵ Vgl. Tagesbefehle vom 18. März 1916.

³⁶ Die Mauser Werke AG liessen erst am 23. April 1929 dieses Magazin als „Mehrladeeinrichtung für Repetierwaffen“ patentieren.

³⁷ Vgl. Flugberichte, RM 110/26, BA/MA Freiburg.

FF DD 472	Olt z.S. Faber Flugmaat Hillger
Brandenburg DD 521	Lt. d. R. MA Christiansen Olt z.S. v. Tschirschky u. Boegendorff
FF DD 547	Lt.z.S. Schuler Lt.z.S. Klotz
FF DD 537	Flugmeister Ponater Flugmeister Herrenknecht (MG)
FF DD 457	Flugmaat Meyer Flugmaat Peschel
Gotha DD 120	Flugmeister Kaspar Flugmeister Rund (MG) Flugmech. Mt. Schneider

Der Befehl lautete:

Betriebsstoff für 4,5 Std. und Fallbenzin.

Flugzeug 472 mit 10 Bomben, 521 mit 10 Bomben, 547 mit 10 Bomben, 537 mit 7 Bomben, 457 mit 11 Bomben und 120 mit 32 Bomben.

Über der Station 1000 m Höhe nehmen; danach in zwei Staffeln nach Dover bzw. Deal fliegen. Flugzeuge bleiben zusammen, Führung beider Staffeln Olt z.S. v. Tschirschky u. Boegendorff (521)

Bei In sight kommen der Küste sind Flugzeuge 547, 457 und 537 nach Deal detachiert, während die anderen Flugzeuge möglichst gleichzeitig Dover angreifen.

Flugbericht:

„Um 14.40 Uhr ging Flugzeug 120 in 2700 m Höhe als erstes über Dover. Es belegte Langton-Fort, Landflugstation, eine große Anzahl Schuppen und Baracken, ferner das Castell und die Shoulder of Mutton Batterie mit 32 Bomben. Es wurden auf der ganzen Linie gute Treffer und Brandwirkung beobachtet. Darauf drehte das Flugzeug ab und steuerte mit Süd-Kurs nach der Mitte des Kanals. Um 14.50 Uhr griffen gleichzeitig Flugzeuge 521 und 472 in 2600 m Höhe an. Flugzeug 472 belegte die Landflugstation und die Öltanks und Schuppen am U-Boothafen mit 10 Bomben. An beiden Stellen wurden gute

Treffer beobachtet. Flugzeug 521 steuerte längs des Prince of Wales Pier, belegte die Anlagen des Wellington Docks und die umliegenden Schuppen mit 10 Bomben. Es wurden gleichfalls einwandfrei vier Treffer mit Brandwirkung beobachtet. Von 14.35 bis 15.00 Uhr standen sämtliche Flugzeuge unter heftiger Beschießung von ungefähr 50 Geschützen, die in Dover und Umgebung verstreut aufgestellt waren; ferner feuerten sämtliche im Hafen liegenden Kriegsschiffe. Sämtliche Batterien feuerten nicht batterieweise, sondern Einzelschüsse. Die Farbe der Sprengwolken war teils weiß, schwarz und gelb. Trotz der verhältnismäßig großen Höhe lagen sehr viele Schüsse in unmittelbarer Nähe der Flugzeuge. Am unangenehmsten waren die gelben Sprengwolken. Flugzeug 521 hat dabei einen Volltreffer durch den linken Schwimmer erhalten, der aber nicht detonierte. Nur durch steile Gleitflüge und sehr scharfe Kurven war es möglich, den Schüssen einigermaßen auszuweichen. Um 15.10 Uhr wurde Flugzeug 521 in 2400 m Höhe, ungefähr über South Foreland von einem feindlichen Caudron Landkampfflugzeug, das in ungefähr 2700 m Höhe von achtern mit großer Geschwindigkeit aufkam, angegriffen. Es hat 5 Salven mit je 25 Schuss aus einer Entfernung von 40 m auf das Flugzeug abgegeben und dabei folgende Treffer erzielt: Ein Schuss durch das Kühlwasser-Zudampfrohr, ein zweiter Schuss, der den Kipphebel des Einlassventils des III. Zylinders traf, den dritten Schuss im Öltank und 5 Schuss in die Tragflächen; darunter hatte einer den vorderen Hauptholm durchschlagen. Ferner wurde der Beobachter an der rechten Schulter leicht verwundet. Der Beobachter hat aus dem Mausergewehr 11 Schuss abgegeben; es ist anzunehmen, dass der feindliche Flieger getroffen ist, denn nach dem 9. Schuss fing er stark an zu kippen, drehte scharf ab und ging im Gleitflug auf Land. Es ist sonst nicht zu verstehen, warum er das Flugzeug 521, das ihm vollkommen ausgeliefert war, nicht endgültig zerstörte. Der Motor machte nur noch 1200 Touren. Das ausströmende heiße Kühlwasser ergoss sich über Flieger und Beobachter. Dieser Schaden wurde beseitigt durch Umwickeln des getroffenen Rohrs mit Isolierband. Dann wurde der Kipphebel des Einlassventils am III. Zylinder so weit zurückgebogen, dass das Ventil wieder arbeitete. Ein weiteres Rückbiegen war unmöglich. Der Motor ging um weitere 50 Touren zurück, das Flugzeug schwebte nur gerade noch. Um 15.30 Uhr sah das Flugzeug über sich einen Luftkampf zwischen 537 und einem englischen Wasser-Kampfdoppeldecker (Sopwith). Das deutsche Flugzeug

kam im steilen Sturzfluge getroffen von oben, landete aber noch glatt und schoss sofort rote Sterne. Nun wendete sich der Sopwith gegen Flugzeug 521. Dieses antwortete mit seinem Mausergewehr auf eine Entfernung von 100 m. Nach dem 5. Schuss drehte das Flugzeug hart ab und verschwand mit Englandkurs. Es ist gleichfalls anzunehmen, dass auch dieses Flugzeug einen Treffer erhalten hat, denn sonst wäre das plötzliche Abdrehen des für ihn in jeder Weise günstigen Kampfes nicht zu erklären. Flugzeug 521 feuerte nun rote Sterne in Richtung des niedergegangenen Flugzeuges 537, um ihm zu zeigen, dass es seinen Unfall gesehen hätte aber keine Hilfe leisten könne. Um 16.30 Uhr ging der Motor auf 1000 Touren zurück und das Flugzeug musste landen. Es wurden nun zwei Brieftauben abgelassen mit der Meldung, dass Flugzeug 521 schwer beschädigt ungefähr 20 sm N (nördlich) von Ostende liege und versuche, mit Motorkraft nach OSO (Ost-Süd-Ost) zu rollen.

Die eine Brieftaube kam noch am selben Abend gegen 19.00 Uhr an, die nächste am anderen Morgen gegen 9.00 Uhr. Nach 1 ½ stündigem Rollen wurde um 17.00 Uhr ein Startversuch gemacht, der trotz kaputtgeschossenem Schwimmers und Motor gelang. Der Motor lief wieder auf 1300 Touren, ging aber bald wieder auf 1200 zurück. Um 17.30 Uhr kam Ostende in Sicht, 18.20 Uhr erfolgte die Landung in Zeebrügge. Flugzeug 120 war 16.30 Uhr und Flugzeug 472 um 17.10 Uhr gelandet. „

Über den Angriff der 2. Staffel auf Deal berichtete Lt.z.S. Schuler, FF 33e (547):

„ [...] Bis kurz vor den Downs waren die Flugzeuge 537, 547 und 457 zusammen. Flugzeug 537 bog nach NW in die Themsemündung, Flugzeug 457 entfernte sich von 547 in Richtung Ramsgate. Von Flugzeug 547 wurden in den Downs über 100 größere Fahrzeuge gezählt. Diese waren begleitet von zahlreichen Zerstörern und Torpedobooten. Da der Wind oben nach SW (Süd-West) gedreht hatte, wurde bei Kingsdown über Land gegangen und Deal von SW kommend angegriffen. Im Ganzen wurden 10 Bomben abgeworfen, und zwar auf den Bahnhof und die umliegenden Gebäude. Gute Treffer, Brandwirkung und Rauchentwicklung konnten einwandfrei festgestellt werden. Flugzeug 537, das eine Stunde später Deal überflog, bestätigte die Brände. Nach Abwurf der Bomben flog Flugzeug 547 über die nördlich von Deal stehenden

Abwehrbatterien nach See in Richtung der in den Downs liegenden Schiffe. Daher schossen die Abwehrbatterien erst, als das Flugzeug weit über See war. Vorher hatte Flugzeug 472 Ramsgate angegriffen und dort die Gasanstalt, eine Fabrikanlage und die Minensuchflottille im Hafen mit 11 Bomben belegt. Es wurden vier Brände einwandfrei beobachtet. Das Flugzeug befand sich nur in der geringen Höhe von 1500 m und wurde kurze Zeit von einem englischen Landdoppeldecker verfolgt. Auf dem Rückfluge mussten vier Notlandungen wegen Motorstörungen vorgenommen werden. Landung in Zeebrügge um 17.50 Uhr. Die von Flugzeug 547 bei Dünkirchen auf dem Hinfluge gemeldeten Streitkräfte lagen auf dessen Rückflug im Hafen. Nur ein Monitor lag ungefähr 1 sm Küstenabstand auf Reede. Flugzeug 547 landete in Zeebrügge um 17.02 Uhr.

Zur Bergung von Flugzeug 537 wurde folgendes unternommen: Dem Führer der M.K. Boote wurde genau die Stelle der Notlandung (068 beta Westrand) mitgeteilt. Die Boote liefen sofort aus, trafen das Flugzeug auf der angegebenen Stelle und nahmen es über“.

Bericht des Beobachters Flugmeister Herrenknecht, FF 33f (537):

„Bei Ankunft an der englischen Küste befand sich Flugzeug 537 am rechten Flügel und kam so direkt auf die Themsemündung. Da die Aufgabe jedoch lautete, Deal, mit Bomben zu belegen, dreht das Flugzeug auf Südkurs und versuchte, außerhalb der Downs gegen den steifen Wind bis auf Höhe Deal zu kommen. Die beiden anderen Flugzeuge waren schon früher abgedreht und im Dunst außer Sicht gekommen. Die große Anzahl von Fahrzeugen, die innerhalb und außerhalb der Downs lagen, mussten Flugzeug 537 sehen und nach der Küste melden. Schon wurden zwei feindliche Flugzeuge gesichtet, die von Deal aus starteten. 537 drehte dann auf West und Nordkurs und überflog das Gebiet Ramsgate – Margate. Dabei wurden der Bahnhof von Ramsgate mit drei, große Schuppenanlagen nördlich der Stadt mit zwei und Tankanlagen in Margate mit zwei Bomben belegt. Das Flugzeug befand sich in einer Höhe von 2400 m und wurde aus zahlreichen Batterien stark beschossen. Bei Westbrook (östlich Margate) standen auf dem Flugplatz acht Doppeldecker, während zwei gerade starteten. Von der Themse bog das Flugzeug dann gleich wieder nach den Downs ab, um

die beiden anderen Flugzeuge, die inzwischen Deal angegriffen hatten, wieder zu treffen.

Diese beiden wurden nicht mehr gesichtet, dafür aber tief unten 521 und in 2700 m ein Sopwith Wasserflugzeug. 537 drängte sich sofort an den Feind heran, um 521, das anscheinend getroffen war, zu schützen. Der Sopwith flog in parallelem Kurs (Ost) rechts neben 537 her und griff dann von der Seite im Sturzflug an. Er hatte ein fest eingebautes, automatisch auslösendes MG auf dem oberen Tragdeck. Ebenso schnell machte 537 eine Kurve und bekam so den Sopwith voll in Schusslinie. Der Beobachter löste 100 Schuss mit dem MG auf 100 m Abstand. Treffer von Seiten des Feindes wurden nicht beobachtet, dagegen drehte dieser plötzlich mit scharfer Rechtskurve ab und hielt sich in ziemlicher Entfernung. Währenddessen wurde das MG von 537 wieder neu geladen. Gleich darauf schoss der Feind wieder darauf los. Der Beobachter ließ ihn bis auf 50 m herankommen, um den Kampf wirksam gestalten zu können. Da versagte das MG, der Beobachter machte zwei schnelle Ladegriffe, währenddessen hagelte aber schon die volle Salve des Feindes auf 537. Das Kühlwasser und das Benzin überspritzten den Apparat, so dass keiner der Insassen mehr sehen konnte. Der Führer machte sofort steilen Gleitflug und landete glatt. Beide Insassen waren unverletzt. Der feindliche Flieger kehrte mit Englandkurs zurück, anscheinend getroffen, da er immer mehr an Höhe verlor. Es wurden sofort rote Sterne geschossen, um 521 aufmerksam zu machen. Die Sterne wurden von diesem Flugzeug beantwortet. Da es aber wegen der eigenen Treffer nicht landen konnte, flog es nach Zeebrügge zurück um von dort aus Hilfe zu senden.

Flugzeug 537 hatte etwa 20 Schüsse bekommen, davon zwei in den Kühler, zwei in den Benzintank, zwei durch den Backbordschwimmer, einen durch Fahrgestellverspannung, einen in das Verwindungskabel, einen in Verwindungsklappe, die anderen in Führer und Beobachtersitz und in die Tragflächen. Während des Treibens auf dem Wasser wurden keine Fahrzeuge gesichtet. Die Geheimsachen und überflüssigen Gegenstände wurden über Bord geworfen, der Schwimmer mit Holz und Zeug³⁸ gedichtet. So trieb 537 vor dem Treibanker. Um 16.00 Uhr war das Flugzeug gelandet. Eine halbe Stunde später kam ein

³⁸ Seemännischer Ausdruck für Kleidung.

französisches Wasserflugzeug, das jedoch, als es 537 gesichtet hatte, sofort wieder Kurs nach Dünkirchen nahm. Kurz nach der Landung wurde eine Brieftaube aufgelassen mit Standortmeldung. Sie kam jedoch erst am folgenden Morgen an. Durch die ungünstigen Strom und Windverhältnisse war das Flugzeug so weit abgetrieben, das mit einem Auffinden vor Einbruch der Dunkelheit nicht mehr gerechnet werden konnte. Es wurde nun versucht, durch Rollen ohne Kühlwasser und mit nur 30 l Fallbenzin wieder auf die Landungsstelle zu kommen, was auch gelang. Die einzige Hoffnung bestand darin, dass die deutschen Zerstörer die Suche nach 537 aufnehmen würden. Es wurde daher beschlossen, von 20.00 Uhr abends an alle Viertelstunde ein Erkennungssignal zu feuern. Das erste Signal wurde jedoch schon beantwortet, Flugzeug 537 konnte 21.30 Uhr von V 68 übernommen werden. Um 23.30 Uhr legten die Zerstörer wieder in Zeebrügge an [..]“.

Nach dem Angriff auf die FF 33f (537) kehrte Flt. Cmdr. Reginald Bone mit der Nieuport 10 (3964) zur Westgate Naval Air Station zurück. In Zeebrügge war um 18.10 Uhr die FF 33e (542) gestartet und leitete eigene Torpedoboote in Richtung der Unfallstelle zur Rettung der FF 33f (537). Während des Fluges meldete der Beobachter der FF 33e (542) um 19.20 Uhr im Quadrat 068 *beta* einige feindliche Fischdampfer, Kurs NW, mit geringer Fahrt. Das vermisste Flugzeug FF 33f (537) konnte allerdings nicht entdeckt werden und um 21.00 Uhr landete 542 wieder in Zeebrügge. Am späten Abend fanden dann die Torpedoboote die FF 33f (537) auf dem Meer treibend und übernahmen Besatzung und Flugzeug. Bei dem Bombenangriff der Seeflugzeuge wurde die Stadt Dover von 24 Bomben getroffen, dabei kamen sieben Menschen ums Leben, außerdem entstand großer Sachschaden an Gebäuden. Ramsgate verzeichnete 14 Bombentreffer, wobei sieben Personen getötet wurden. In Deal und Margate entstand kein Schaden.

An dieser Stelle möchte ich auf den im Bericht erwähnten Lt. z. S. Helmuth Klotz gesondert eingehen. Helmuth Klotz war am 30. Oktober 1884 in Freiberg/Vogtland geboren worden. Nach seiner fliegerischen Tätigkeit im Weltkrieg, wobei er sowohl als Beobachter und auch als Pilot ausgebildet und tätig war, konnte er das Kriegsende nicht akzeptieren. Wie viele seiner Kameraden bedrückten ihn insbesondere die Bedingungen des Versailler Vertrages. Daraufhin schloss sich in den 1920er Jahren dem Freikorps an und trat schließlich 1921 in die

NSDAP ein. Bald merkte er aber, dass diese radikale Partei in keiner Weise mit seiner liberalen Erziehung und der Haltung des Kaiserreiches übereinstimmte. Natürlich muss hier mit dem Begriff „liberal“ im Kaiserreich differenziert umgegangen werden, Frauenwahlrecht gab es nicht und der Kaiser Wilhelm II verbot den Einsatz farbiger Soldaten an der Westfront. Obwohl diese in Deutschland geboren und natürlich die deutsche Staatsbürgerschaft hatten. Aber schon im Jahr 1740 hatte der König von Preußen Friedrich II die Folter verboten und eine allgemeine Glaubensfreiheit eingeführt. So gibt es auch für eine Ausgrenzung von Soldaten jüdischen Glaubens in der Marine keinen Hinweis. Der Befehlshaber der Marine-Luftfahrtruppen wies mehrmals in seinen Tagesbefehlen auf die Möglichkeit der strikten Einhaltung religiöser Gebräuche für Angehörige jüdischen Glaubens hin³⁹. Helmuth Klotz distanzierte sich schon 1924 wieder von der NSDAP und wurde aus der Partei ausgeschlossen. Als Mitglied des Reichsbanners „Schwarz-Rot-Gold, einem überparteilichen Bündnis zum Schutz der Weimarer Republik, bekämpfte er die NSDAP auf das Schärfste. Nach der Machtübernahme der NSDAP 1933 musste Klotz mit seiner Familie nach Prag, später Paris flüchten. Am 8. Juli 1940 wurde Helmuth Klotz in Paris verhaftet und in das KZ Sachsenhausen überführt. Der Prozess vor dem Volksgerichtshof war natürlich nur eine Farce und Klotz wurde wegen Hochverrat zum Tode verurteilt. Am 3. Februar 1943 wurde der verdiente Marineflieger Helmuth Klotz in Berlin-Plötzensee hingerichtet. Ein Gnadengesuch hatte er abgelehnt.

In Zeebrügge begann der 20. März 1916 um 4.00 Uhr früh mit einem Bombenangriff von vier Short 184, sicher als Antwort auf den deutschen Angriff des Vortages. Die Short starteten vom seaplane carrier HMS *Vindex* und warfen bei Tagesanbruch ihre Bomben auf die Mole. Eine 65 lb Bombe, wahrscheinlich von der Short 184 (8383) geworfen, detonierte auf der Mole vor Halle 2. Weitere Bomben explodierten in der Nähe des Palasthotels und der Schleuse. Durch die Bombensplitter wurden einige Matrosen verwundet und ein an der Mole liegendes A-Boot beschädigt.

Morgens meldete die FF 33e (547) mit FT in Quadrat 038 b zwei Zerstörer, die ein deutsches U-Boot jagten. Das Flugzeug behielt Fühlung mit dem Feind und meldete laufend über FT den Standort an Station. Hierauf liefen aus Zeebrügge Torpedoboote aus. Um 8.15 Uhr sichtete die Besatzung von 547 zwei weitere Zerstörer und alsbald

³⁹ Vgl. Tagesbefehl vom 15. September 1917.

entwickelte sich ein Gefecht zwischen den deutschen und englischen Schiffen. Flugmeister Rund schrieb hierzu nachfolgenden Bericht:⁴⁰

„Um 6.45 Uhr startete Flugzeug 547 zum Aufklärungsflug Thornton Bank – Westhinder - Nieuport. Um 7.10 Uhr wurden zwei feindliche Zerstörer gesichtet, die im Quadrat 38 beta Wasserbomben warfen und anscheinend ein U-Boot jagten. Ich meldete durch FT an Flugstation und MK Boote Quadrat 038 beta zwei feindliche Zerstörer; behalte Fühlung.

7.35 Uhr FT Meldung: „Flugzeug 547 Quadrat 038 beta. Sobald ich die ausgelaufenen MK Boote in Sicht bekam und auch annehmen konnte, dass auch sie mich gesehen hatten, gab ich laufende Standortmeldungen der Zerstörer und gab Kurssignale mit der Vartalampe, die auch richtig aufgenommen und ausgeführt wurden. Um 8.15 Uhr kam eine zweite Rotte von Zerstörern in Sicht, die sich etwa 5 sm nördlich von der ersten Rotte hielt. 8.30 Uhr erste Rotte Quadrat 032 beta, Kurs West, hohe Fahrt. Zweite Rotte Kurs NNW, hohe Fahrt.

Die MK Boote liefen, von Backbord achtern kommend, langsam auf und eröffneten das Feuer auf die südlich stehende Rotte. Diese erwiderte erst ungefähr eine Minute später das Feuer. Gleichzeitig drehte die zweite feindliche Rotte auf Südkurs. Das Gefecht wurde etwa 10 Minuten lang mit Westkurs geführt mit wenig Annäherung zwischen den MK Booten und der südlichen Rotte. Dann drehte die erste Rotte auf Gegenkurs, die zweite nahm auch das Feuer auf.

9.26 Uhr Treffer am Heck auf dem zweiten Boot der ersten feindlichen Rotte. 9.40 Uhr Treffer bei hinterem Mast des ersten Bootes der zweiten feindlichen Rotte. Beide Boote brachen das Gefecht ab.

Um 9.40 Uhr wurden im Quadrat 008 beta etwa 5000 to. Dampfer gesichtet mit Westkurs. Etwa 9.45 Uhr drehten im Quadrat 080 die MK Boote auf Südkurs. Die feindlichen Zerstörer folgten in Dwarlinie⁴¹. Nach ungefähr 5 Minuten brach die zweite feindliche Rotte das Gefecht ab und etwas später die erste Rotte. Gegen 10.00 Uhr gab ich den Spruch „Zerstörer laufen ein“.

Das Flugzeug wurde während des Gefechts einige Male von den Zerstörern beschossen, Schrapnelle lagen gut, keine Treffer.“

⁴⁰ Vgl. Bericht Flugmeister Rund, RM 110/26 BA/MA, Freiburg.

⁴¹ Seemännischer Ausdruck für parallel, mit gleichem Abstand fahrende Schiffe.

Fernenboote in Zeebrügge:

Die rasante technische Entwicklung im FT-Wesen ermöglichte schon Anfang des Jahres 1916 Sprengboote, auch Fernlenkboote genannt, vom Flugzeug aus zu lenken. Die erste Fernbedienung durch Funkwellen hatte schon 1898 der amerikanische Erfinder Nikola Tesla mit Erfolg gebaut. Der Nürnberger Lehrer Christian Wirth entwickelte diese weiter und im Jahr 1911 lenkte er auf dem Wannsee bei Berlin ein Schiff mit Funkwellen. Großzügige Unterstützung erhielt Wirth vom Deutschen Flottenverein. Auch die Industrie zeigte nach den Versuchen Interesse, für eine praktische Umsetzung war allerdings 1911 die Zeit noch nicht gekommen. Erst unmittelbar nach Kriegsbeginn boten die Firmen Siemens, With, Gieseler und Goldbach ihre Vorplanungen und Patente der Fernlenktechnik dem RMA an. Aus den verschiedenen Vorschlägen wählte die Marine, hierbei beraten von Graf Zeppelin, einige vielversprechende Möglichkeiten heraus. Die Technische Versuchs-Kommission und das Torpedo-Versuch-Kommando begannen am 13. November 1914 mit der Umsetzung und Erprobung von ferngelenkten Sprengbooten. Die Steuerung der Sprengboote mit Kabel erwies sich als schwierig. Nachdem die FT-Entwicklung im Laufe des Krieges immer grössere Fortschritte machte, konnten schon im September 1915 die Spreng- oder Fernlenkboote bis zu einer Entfernung von 15 Km über FT gesteuert werden. Ebenso hatte die Industrie kleinere Geräte entwickelt, die in einem Flugzeugrumpf untergebracht werden konnten. Hierbei wurde das Boot von einer FT-Station an Land auf das Meer gesteuert und in Feindnähe übernahm ein Fernlenk-Flugzeug (FL) die Steuerung. Nachdem die Versuche in Kiel brauchbare Ergebnisse erzielt hatten, beschloss die Fernlenk-Truppe weitere Tests in Zeebrügge durchzuführen. Hierzu verlegte man das Fernlenkboot H 4⁴² (FL 3) und das FL-Flugzeug, die FF 33e (503), auf die Mole. Der Leitoffizier des Bootes, Kptlt. Bettcher, traf mit dem Flugzeug und Sprengboot Mitte März in Zeebrügge ein. Ab dem 24. März wurde zuerst das FL Flugzeug (503) eingeflogen und in den folgenden Tagen das Sprengboot H 4 auf See vor der Mole erprobt.

Der B.d.L. übermittelte am 30. März den Befehl zur *ausgedehnten Aufklärung gegen England* per Telegramm an die Station Zeebrügge. Hintergrund dieses Befehls war die geplante Zerstörung der englischen Munitionsfabriken im östlichen England durch Marine-Luftschiffe. Auf dem Rückweg überquerten die Luftschiffe oftmals die Küste zwischen Southend-on-Sea und Great Yarmouth mit der starken

⁴² Im KTB als H 4, in Marineakten als FL 3 bezeichnet.

englischen Flak- und Flugzeugabwehr. Bei Beschädigungen durch Flak verblieb den Luftschiffen oft nur der kürzeste Weg zur flandrischen Küste, wie schon das Beispiel von L 12 im August 1915 zeigte.

Am Abend des folgenden Tages fuhren die Marine-Luftschiffe L 13, L 14, L 15, L 16 und L 22 einen Geschwader-Angriff auf die englischen Fabriken auf der Linie Woolwich – Cromer. Kptlt. Breithaupt im L 15 überflog die Küste bei Dunwich um 19.45 Uhr und steuerte die östlichen Vororte Londons an. Dort bekam er schweres Flakfeuer aus Purfleet, Abbey-Wood und Erith. Einige Schweinwerfer erfassten sein Schiff und eiligst warf er seine Bomben auf Fabriken in Rainham ab. Dabei traf eine Flakgranate das Schiff und riss es an der Seite auf. Mit Höchstgeschwindigkeit steuerte Breithaupt nun auf die Themsemündung zu um die rettende flandrische Küste zu erreichen. Gegen 23.00 Uhr griff eine BE 2c aus Hainault Farm östlich Brentwood das Luftschiff an. Dabei wurden die hinteren Gasbehälter des Schiffes durch MG-Feuer durchlöchert. Trotzdem steuerte Breithaupt L 15 auf die offene See, aber bei Knock-Deep brach der hintere Teil des Luftschiffes ab und L 15 stürzte aus 600 m Höhe in die See. Von dem Wrack konnte die Besatzung fast vollständig von zwei englischen Zerstörern gerettet werden.

Noch in der Nacht zum 1. April gab der B.d.L. nach Zeebrügge den Befehl *verschärfte Alarmbereitschaft* durch. Das bedeutete alle verfügbaren Flugzeuge müssen bei Tagesanbruch sofort startbereit sein. Die FT-Stationen in Flandern hatten natürlich die eigenen und feindlichen FT-Meldungen mitgehört. L 15 hatte kurz vor Verlassen der englischen Küste die letzte Meldung gefunkt. Nach englischen Funksprüchen war das Luftschiff einige Seemeilen südwestlich Kentish-Knock gesichtet worden. Kurz danach kamen weitere Meldungen, dass englische Schiffe versuchten das stark beschädigte Wrack zu bergen.

Sofort nach Tagesanbruch startete die FF 33c (472) um das Schicksal von L 15 zu klären. Aber schon aus grosser Entfernung konnte die Besatzung eine Anzahl englischer Schiffe in der Themsemündung beobachten, die am Wrack von L 15 eine Bergung versuchten.

Am Morgen des 3. April starteten um 9.15 Uhr die Flugmeister Kaspar und Rund auf der Gotha WD7 (119) zur üblichen Frühaufklärung. Der Auftrag führe sie in den Bereich Westhinder-Gravelines-Dünkirchen um hier den Schiffsverkehr aufzuklären und Fotos zu machen. Als 119 gegen 1.00 Uhr noch nicht zurück war starteten vier Flugzeuge zur Suche. Im KTB findet sich hierzu ein Sonderbericht:

„Flugzeug 119 (Flieger: Flugmeister Kaspar⁴³, Beobachter: Flugmeister Rund) erhielt den Befehl, die vor Dünkirchen liegenden Streitkräfte zu fotografieren. Weiter an der französischen Küste bis in Sicht von Gravelines aufzuklären und über Westhinder zurück zu fliegen. Start fand 9.15 Uhr statt. Das Flugzeug hatte Betriebsstoff mit für rund 5 Stunden. Als Flugzeug 119 um 13.00 Uhr noch nicht zurückgekehrt war, wurden die Flugzeuge 477 (Flieger Lt. z. S. Rolshoven, Beobachter Lt. z. S. v. Frankenberg) 537 (Flieger Flugmeister Ponater, Beobachter Flugmeister Herrenknecht) 457 (Flieger Lt. z. S. Bücken, Beobachter Flugmeister Reutter) klar gemacht und erhielten den Befehl nach 119 zu suchen. Sie sollten in Aufklärungslinie das Gebiet absuchen. Flugzeug 477 in Sicht der Küste, Flugzeug 537 in der Mitte und Flugzeug 457 rechts.“

Bei extrem schlechter Sicht verfliegen sich die FF 33f (537) und die FF 33b (457) und mussten schließlich um 15.00 Uhr wieder zur Station zurückfliegen. Hier wurden sie sofort wieder aufgetankt und begannen um 15.30 Uhr, zusammen mit der FF 33e (547) gesteuert von Lt. d. R. MA Christiansen und dem Beobachter Lt. z. S. Exner erneut mit der Suche. Die drei Flugzeuge flogen bis in die Nähe der Downs, mussten aber wieder die Suche ergebnislos abbrechen und landeten um 18.10 Uhr in Zeebrügge.

Die Besatzung der Brandenburg LW (477) hatte unterdessen die Suche allein fortgesetzt. 15 sm südlich Dünkirchen entdeckte der Beobachter Lt. z. S. v. Frankenberg u. Proschlitz zwei französische Zerstörer, die ein stark beschädigtes Flugzeug längsseits hatten. Der Pilot Lt. z. S. Rolshoven versuchte sich den Zerstörern zu nähern, um genauere Informationen zu erhalten. Aber sofort setzte ein starker Beschuss der Flak ein und die Besatzung von 477 musste aus einiger Entfernung die Bergungsarbeiten beobachten. Gegen 16.00 Uhr nahmen die zwei Zerstörer langsame Fahrt auf und liefen der Küste zu. Rolshoven und Frankenberg brachen daraufhin die Beobachtung ab und kehrten nach Zeebrügge zurück. Erst am nächsten Morgen traf eine Brieftaube mit der letzten Meldung der vermissten Gotha WD7 von Flugmeister Kaspar und Rund in Zeebrügge ein:

„ Tageszeit 11.00 Uhr vormittags. Notlandung 15 sm querab Dünkirchen. Versuche mit einem Motor über Westhinder nach Ostende zu rollen. B.B.-Motor [Backbord-Motor] fing bei Calais zu brennen an. Brand gelöscht.

Kaspar – Rund “.

⁴³ Hier irrtümlich KASPER geschrieben.

Durch einen technischen Defekt war ein Motor der Gotha WD 7 (119) über Calais in Brand geraten. Die Besatzung konnte diesen zwar löschen, war aber dennoch gezwungen auf See notzulanden. Hier entdeckten sie die französischen Zerstörer und Kaspar und Rund gerieten in Gefangenschaft. Auch die schwer beschädigte Gotha WD7 konnte noch von den Zerstörern übernommen werden.

Die Royal Navy sperrt die Küste:

Bis 1918 befürchtete das Marinekorps eine englische Landung in den neutralen Niederlanden. Dies hätte katastrophale Auswirkung auf den nördlichen Teil der deutschen Westfront gehabt, die dadurch sicher zum Einsturz gebracht worden wäre. Nachdem die Royal Navy verschiedentlich vor der holländischen Küste aufgelaufen war, begann im Herbst 1916 der deutsche Admiralsstab einen Gegenplan auszuarbeiten. Unter dem Decknamen „*Kriegsfall K*“, sollten Truppen des Marinekorps im Falle einer englischen Landung besonders die Scheldemündung sichern, sowie die Inseln Walcheren und Schouwen besetzen.⁴⁴ Glücklicherweise achteten die Kriegsparteien die Neutralität der Niederlande und alle Besetzungs-Pläne waren hinfällig.

Am Morgen des 24. April 1916 erschien vor der Küste wieder ein feindliches Geschwader im Quadrat in 065 b. Die Artilleriebeobachter an der Küste zählten zwei Linienschiffe und 32 Zerstörer. Von der Station startete nach der Meldung die FF 33e (502) und hielt Fühlung mit den feindlichen Schiffen. Die Besatzung der FF 33e bemerkte einen feindlichen Nieuport Kampf-Doppeldecker der über der Flottengruppe kreiste, aber noch nicht angriff. Zur Sicherung der unbewaffneten FF 33e (502) starteten noch die FF 33c (472) und das MG-Flugzeug FF 33f (537).

Schon bald konnte eine befürchtete Landung englischer Streitkräfte in Holland ausgeschlossen werden, denn die Schiffe kreuzten immer im sicheren Abstand zur neutralen Küste. Aber auch die Niederländische Marine war sich im Unklaren über die Absichten der Royal Navy und sicherte ihre Küste verstärkt durch Zerstörer und Torpedoboote.

Von der FF 33e (502) trafen unterdessen in Zeebrügge laufend Funkmeldungen ein. Die FT-Meldungen besagten, dass die feindliche Flotte Netz- und Minensperren auslegte. Als sich weitere Schiffe von Westen her näherten und die Küste beschossen starteten in Zeebrügge weitere sieben Flugzeuge. Neben dem starken Flakfeuer

⁴⁴ Vgl: Anweisungen für den Kriegsfall K, vom 21. Juli 1917.

der Schiffe, griff jetzt auch der Nieuport DD die deutschen Flugzeuge an. Besonders die unbewaffneten Seeflugzeuge konnten sich nur durch steile Sturzflüge dem Angriff des Nieuport entziehen. Gezielte Bombenwürfe auf die Schiffe wurden durch den Nieuport ebenfalls stark erschwert. Im Einzelnen warfen folgende Besatzungen 5 Kg-Bomben auf die Schiffe ab:

Olt.z.S. Faber – Lt.z.S. Exner (472) 10 Bomben

Lt.z.S. Rolshoven – Lt.z.S. Frankenberg (537) 4 Bomben

Lt. d. R. Christiansen – Flugmeister Reutter (487) 10 Bomben

Lt.z.S. Schuler – Lt.z.S. Klotz (547) 10 Bomben

Flugobermaat Meyer – Flugobermaat Peschel (457) 16 Bomben

Flugobermaat Klein – Flugobermaat Seeländer (521) 10

Bomben

Hierbei wurden einige Treffer auf leichte Schiffe erzielt, zum Teil mit grosser Wirkung. Faber und Exner griffen mit der FF 33c (472) sogar einen Monitor an, obwohl die 5 Kg-Bomben auf dem gepanzerten Deck natürlich kaum Wirkung zeigten. Im KTB ist noch besonders erwähnt, dass die Flugzeuge 472, 487 und 547 mit einem Bomben-Zielfernrohr von Oigee ausgerüstet waren.

Um die Mittagszeit schien der Aufmarsch der feindlichen Flotte abgeschlossen zu sein. Nach dem Auftanken starteten um 11.13 Uhr Olt. z. S. Faber und Flugmeister Reutter zur weiteren Beobachtung. Die Besatzung sollte mit der FF 33c (472) zum einen das Seegebiet hinter der feindlichen Flotte aufklären sowie die Möglichkeit zum Einsatz des FL-Bootes über Funk melden. Wenige Minuten später funkte Reutter: „*Günstig für FL-Boot im N(orden) nach W(esten).*“ Kptlt. Bettcher befahl daraufhin das Fernlenkboot H 4 auf die Flotte anzusetzen. Das FL-Flugzeug die FF 33 (503) startete um 12.01 Uhr und Flugmeister Riedel brachte es in Position um das FL-Boot nach der Übernahme zu steuern. Nachdem das FL-Boot angeworfen und nochmals überprüft worden war, lenkte Kptlt. Bettcher um 12.14 Uhr das Boot von der FT-Station in Zeebrügge See hinaus. Um 12.16 Uhr erfolgte das Umschalten der Steuerung auf die 503. Der Beobachter Vize-Flugmeister Röver versuchte einige Ruderkommandos, die vom Boot ohne Problem ausgeführt wurden und um 12.36 Uhr entsicherte Röver die Sprengladung. Kurz danach traten in der Kommandoübertragung Fehler auf, während das Boot auf die feindliche Flotte zulief. Durch einen Fehler in der Steuerungselektrik reagierte das Boot ab 12.45 Uhr nicht mehr. Es stoppte und konnte auch durch mehrmaliges Drücken der Anwerftaste nicht mehr angeworfen werden. Bettcher befahl daraufhin die Sprengung und Röver drückte im Flugzeug auf die Sprengtaste.

Nach den Messungen des Leitstandes der Batterie *Friedrichort* auf der Mole hatte das FL-Boot ca. 24 000 m zurückgelegt.

Den Angriff des Sprengbootes beobachteten auch Olt. z. S. Faber und Flugmeister Reutter in der FF 33c (472), während sie über den feindlichen Schiffen kreisten. Die letzte Position funkte Reutter noch um 11.42 Uhr: „*Flugzeug 472 Standort Quadrat 037 b*“. Um 12.39 Uhr sahen die Artilleriebeobachter auf der Mole durch ihre Richtoptiken wie 8 sm vor Zeebrügge ein Flugzeug aus 600 m Höhe brennend in die See stürzte. Der Stationsleiter Olt z.S. von Tschirschky u. Boegendorff schickte auf die Meldung hin sofort die FF 33e (547) mit Lt. z. S. Schuler und Lt. z. S. Klotz zur Hilfeleistung an die Absturzstelle. Um 1.15 Uhr landeten sie wieder und machten folgende Meldung:

„Flugzeug, anscheinend 472, ist abgebrannt. Ich habe die Unfallstelle in 50 m Höhe längere Zeit umkreist, von Insassen war nicht mehr zu sehen. Ein Landen an der Unfallstelle war unmöglich, da drei feindliche Zerstörer in nur 3 sm Abstand kreuzten.“

Genauer ergab die Meldung von Lt. z. S. Rolshoven und Lt. z. S. Protzek vom MG-Flugzeug 537, die das FL-Flugzeug deckten. Georg Protzek beobachtete:

„Ich sah das Flugzeug 472 in ungefähr 700 bis 800 m Höhe auf die Küste zufliegen und kurz darauf ein feindliches Kampfflugzeug, Nieuport Land-Doppeldecker, der mit weit überlegener Geschwindigkeit mehrmals Flugzeug 472 angriff. Entfernung zwischen den beiden kämpfenden Flugzeugen 100 bis 50 m. Schon nach 20 Sekunden war der ungleiche Kampf entschieden. Flugzeug stürzte aus ca. 600 m Höhe senkrecht ab, überschlug sich kurz vor dem Aufschlag auf das Wasser und explodierte. Fing Feuer und brannte.

Kurz vorher war ein Insasse anscheinend der Flieger herausgestürzt. Ich beobachtete die Unglückstelle mit dem Fernglas, um evtl. Hilfe zu leisten. Sah aber sofort, dass dort nichts mehr zu retten war. Aus den schwarzen Rauchwolken, die wohl durch das brennende Benzin und Öl entstanden waren, sah man einige Sekunden lang die Enden der Tragflächen, die aber bald verschwanden.

Sofort nach Sichten des feindlichen Kampfflugzeuges versuchten wir uns zwischen die beiden Maschinen zu drängen. Was jedoch nicht gelang, da wir noch zu weit entfernt waren. Sobald das Flugzeug 472 abgeschossen war, drehte der Gegner ab und verschwand in nördlicher Richtung. Eine weitere Verfolgung

musste aufgegeben werden, dem Befehl nachkommend, das FL-Flugzeug 503 zu decken.“

Die Besatzung Faber – Reutter waren in der unbewaffneten FF 33c BFT (472) dem Gegner FSL Simms – Furniss in der Nieuport 12 (8904) der 1 Wing St. Pol natürlich hoffnungslos unterlegen. Die Leiche des Piloten Olt. z. S. Kurt Faber wurde einige Tage später an der holländischen Küste angetrieben. Nachdem die dortigen Behörden die Leiche in einem Marinehospital untersuchten, fanden sie Fabers Erkennungsmarke und informierten die deutsche Botschaft.

Üblicherweise bestattete man die Leichen auf Gemeindefriedhöfen, bis in den 1930er Jahren die *Amtliche Deutsche Kriegsgräberfürsorge* diese Einzelgräber auflöste und sie auf Soldatenfriedhöfe zur letzten Ruhe bettete.

Sicher war Faber nicht angeschnallt. In den schweren Typen B/C/G/W Flugzeugen war nach der Ausrüstungsliste für Seeflugzeuge zwar ein Anschnallgurt für den Pilot vorgesehen, dieser wurde aber oft nicht benutzt. Für den Beobachter war kein Gurt vorgesehen. Im September 1916 wies der B.d.L ausdrücklich auf die Anschnallpflicht für Piloten hin, nachdem beimk SVK in Warnemünde ein Flugzeugführer während eines Testfluges aus einer Albatros W 4 Maschine gestürzt war.

Die feindliche Flotte hielt sich bis zum folgenden Morgen noch vor der Küste auf und verlegte weiter Minen- und Netzsperrren. Insgesamt betrug die durchgehende Sperre 35 Kilometer und reichte von der holländische Küste bis Westende-Bad. Die FF 33e (547) beobachtete laufend die Schiffe und führte die Zeebrügger Torpedo-Boote zu zwei Angriffen heran, wobei ein englischer Zerstörer durch Torpedos beschädigt werden konnte. Sofort nach dem Ablauf der feindlichen Flotte begannen die Räumboote aus Zeebrügge mit dem teilweisen Entfernen der Minen- und Netzsperrren. Die Luftsicherung übernahmen die Flugzeuge 502, 547, 599 und 120, sowie drei Flugzeuge der I. MFFA. Die gewaltige Minen- und Netzsperre konnte im weiteren Verlauf des Krieges immer nur teilweise geräumt werden, denn tagsüber patrouillierte laufend die Royal Navy entlang der Sperre und ersetzte die geräumten Abschnitte. Bis Kriegsende sollte dieser Kleinkrieg zwischen Verlegung und Räumung der Minen- und Netzsperre anhalten und erst nach Kriegsende räumte die Royal Navy im Verbund mit deutschen Räumbooten und der Freiwilligen-Nordsee-Flieger-Abteilung die Sperrren in der Nordsee.⁴⁵

⁴⁵ Interview mit Fritz Loose im Jahr 1980. Seinerzeit Angehöriger der Freiwilligen-Nordsee-Flieger-Abteilung.

Aufgrund der vergangenen Ereignisse schrieb Olt z.S. von Tschirschky u. Boegendorff in das KTB ein vernichtendes Urteil über die auf der Station vorhandenen Flugzeuge. Er betonte, dass die englischen und französischen Marineflieger mit schnellen Land-Kampfdoppeldeckern, der Typen Nieuport und Farman und Sopwith-Wasserdoppeldecker ausgerüstet sind. Gegen diese beweglichen und bewaffneten Flugzeuge sind auch die wenigen eigenen MG-Flugzeuge machtlos. Der Verlust der FF 33c (472) war kein Luftkampf, sondern ein Abschlagen. Der Feind kann sich durch seine überlegenen Geschwindigkeit und Manövriereigenschaften jederzeit einem Luftkampf entziehen und die deutschen unbewaffneten Flugzeuge sofort wieder angreifen. Sein Fazit lautete:

„Die Aufgabe der Flugstation, Aufklärung, Fühlung halten und FT-Meldungen, ferner Angreifen mit Bomben und Artillerie-einschießen durch FT waren mit den augenblicklich auf der Station vorhandenen Seeflugzeugen nicht durchzuführen.“

Weiterhin führte v. Tschirschky u. Boegendorff aus, dass ein Vergleich der Kampfbedingungen von Nordsee-Stationen mit Zeebrügge unmöglich ist. Hiermit machte er dem B.d.L. und der Führung im RMA unmissverständlich klar, dass die Aufgaben der Station mit den veralteten Flugzeugen nicht mehr ausführbar seien. Zumal die Station Zeebrügge als einzige direkt der überlegenen französischen und englischen Marine gegenüberstehe. Zudem der Kampf der eigenen U-Boote und Torpedoboote in Flandern, der von den Seeflugzeugen jederzeit unterstützt werden soll, doch im RMA höchste Priorität genießt.

Anschließend schrieb Olt z.S. von Tschirschky u. Boegendorff eine mehrere Seiten lange Forderungsliste zukünftiger Seeflugzeuge:

Besonders einstielige Jagdflugzeuge mit nach vorn gerichtetem MG und FT-Anlage, sowie verbesserte C-Typen werden dringend benötigt. Die Seefähigkeit spielt dabei eine untergeordnete Rolle, da die Flugzeuge im ruhigen Molenbecken starten und landen können. Olt z.S. von Tschirschky u. Boegendorff glaubte, das der LFG Roland auf Schwimmer gesetzt ein brauchbarer C-Typ sei. Er selbst hatte den *Walfisch* mit Hptm. Thüna in Deutschland geflogen.⁴⁶

Die bisherigen Typen, wie FF 33 und Brandenburg LW, haben sich auch bei schlechtem Wetter und in der Nacht sehr gut bewährt und müssen unbedingt weiter entwickelt werden.

⁴⁶ Der Walfisch wurde daraufhin von der Marine als Schwimmerflugzeug, Marine Nr. 750, angefordert. Erwies sich aber nach umfangreichen Erprobungen als ungeeignet und diente letztendlich ab November 1917 als Einsitzer in der Schule Langfuhr. Vgl. SVK-Flugzeug-Abteilung 1. – 15. November 1917.

Dagegen ist das Ursinus G-Flugzeug hier fehl am Platze. Es ist zu gross und zu schwer und als Bombenflugzeug über England derzeit bei der Abwehr ungeeignet. Der Stations-Etat von 20 Flugzeugen reicht aus, war aber noch nicht erreicht.

Auch die wochenlange Erprobung neuer Typen in Warnemünde sah v. Tschirschky u. Boegendorff als zu lang an. Stattdessen müssten die neuen Flugzeuge sofort nach Zeebrügge versendet werden. In Warnemünde vergeht viel kostbare Zeit und die Erprobung kann auch direkt in Zeebrügge geleistet werden. Hier tat Olt z.S. von Tschirschky u. Boegendorff dem SVK in Warnemünde natürlich unrecht. Aus dem KTB des SVK mit seinen Unterabteilungen, wie der *Technischen-Abteilung* und der *Flugzeug-Abnahmekommission* kann man leicht herauslesen, wie viel Probleme bewältigt werden mussten bis zur Frontreife eines Flugzeugtyps. Olt z.S. von Tschirschky u. Boegendorff schliesst seinen Bericht vom 24. April mit den Worten:

„In der Zwischenzeit kann die Flugstation den Anforderungen, die an sie gestellt werden, bei [der] feindlichen Gegenwirkung nicht mehr gerecht werden.“

Die kritischen Äusserungen sorgten nicht nur im RMA in Berlin für Aufruhr, sondern auch Admiral v. Schröder zeigte sich sehr besorgt über die Situation seiner Marineflieger. Umgehend schickte v. Schröder den Kapitän z. S. Hans Herr in das RMA nach Berlin mit dem eindeutigen Befehl:

„Mein lieber Herr, fahren Sie selbst nach Berlin, und wenn man Ihnen dort nur einen Flieger oder Flugzeug streicht, dann erklären Sie, ich hätte es Ihnen verboten, sich etwas abhandeln zu lassen. Kommen Sie mir nicht eher zurück, als bis Sie alles durchgesetzt haben.“⁴⁷

In Berlin reagierte man ebenfalls sofort auf den Bericht von Olt z.S. von Tschirschky u. Boegendorff. Aus dem Stab des B.d.L. sollte Olt. z. S. Braasch nach Zeebrügge reisen um dort über die Situation zu berichten. Allerdings hatte Braasch noch kein Beobachter-Abzeichen. Die erfahrenen Frontflieger in Zeebrügge würden sicher sehr unwirsch reagieren, wenn ein Mann vom Stab aus Berlin ohne „Abzeichen“ über sie berichten sollte. Das RMA kommandierte umgehend Olt. z. S. Braasch zur Flugstation Holtenau zur weiteren Ausbildung als Beobachter. Gleichzeitig ging ein Telegramm nach Warnemünde die FF 33e (633) nach der Abnahme umgehend nach Zeebrügge zu

⁴⁷ Waldeyer-Harz, Hugo: Ein Mann, das Leben des Admirals von Schröder, Braunschweig 1934.

senden. Mitte Mai traf das BFT-Flugzeug 633 in Zeebrügge ein und am 26. Mai Olt. z. S. Braasch (mit Abzeichen). Bis zum 9. Juni informierte sich Braasch in Zusammenarbeit von Olt z. S. Rohms vom Technischen-Versuchs-Kommando Warnemünde über die Lage in Zeebrügge und berichtete an das RMA nach Berlin.

An der Unterlegenheit der Zeebrügger Flieger gegenüber dem CAM und des RNAS änderte sich aber vorerst nichts. Am 28. April entkamen die FF 33e (502), die FF 33b (457) und die Brandenburg LW (477) nur knapp den Angriffen feindlicher See- und Landjagflugzeuge bei Schouwenbank und Nieuport. Am gleichen Tag traf wenigstens eine weitere Besatzung auf der Station ein, der Pilot Olt. z. S. Reinert und der Beobachter Lt. z. S. Boenisch.

Am 5. Mai arbeiteten die A-Boote aus Zeebrügge wieder an der von der Royal Navy verlegten Netzsperrung, hierbei sicherten die FF 33e (542) und die FF 33h (638) die eigenen Schiffe. Kurz nach Mittag sichteten sie ein feindliches Seeflugzeug und das MG Flugzeug (638) mit der Besatzung Olt. z. S. Reinert/Boenisch nahm die Verfolgung auf. In der Nähe feindlicher Schiffe drehten sie ab und sahen plötzlich einen Nieuport DD. Das weitere Ereignis schilderte Olt. z. S. Reinert im KTB der Station:

„ Beim Abdrehen sichtete 638 einen Nieuport-Kampfdoppeldecker etwa 300 m über sich voraus. Beide Flugzeuge drehten aufeinander zu. Der Feind eröffnete das Feuer auf 300 m während das deutsche Flugzeug auf 100 m antwortete. Feindliches Flugzeug wurde getroffen und ging mit stehendem Motor auf das Wasser nieder, wo es sich überschlug und versank. 638 ging auf 50 m herunter. Eine Landung zur Rettung der Besatzung war wegen der Nähe der feindlichen Zerstörer nicht möglich“.

Im Wrack der Nieuport 12 No. 8904 starben der Pilot FSL HR Simms und der Beobachter SLt CJA Mullens der 1 Wing RNAS.⁴⁸ Auf dem Rückflug musste Olt. z. S. Reinert mit der FF 33h (638) querab Blankenberghe auf See niedergehen, da der Motor im Luftkampf Treffer bekommen hatte. Die Besatzung und das Flugzeug konnten vom A-Boot V 47 geborgen werden.

Am folgenden Tag schleppte das Torpedoboot V 47 die Short 184 (8038) in den Hafen von Zeebrügge ein. An der Short waren zwar die Schwimmer leck geschlagen, aber ansonsten waren das Flugzeug und

⁴⁸ Vgl. The Sky Their Battlefield, Henshaw, Trevor, London 1995, S.82.

die Besatzung unversehrt. Die Besatzung, FSL ATN Cowley und OSL RM Inge, verbrachten den Tag auf der Station und wurden auch zwei Tage später nochmals von Lt. z. S. Rolshoven auf der Station „vernommen“. Bei dem Gespräch sagten sie auch aus, dass die Leiche von FSLt HR Simms geborgen werden konnte. Am Abend waren auch die englischen Offiziere Gast von Olt z.S. von Tschirschky u. Boegendorff im Kasino, der zum Kapitänleutnant befördert worden war. Die Feier scheint sehr ausgiebig gewesen zu sein, denn erst zwei Tage später konnten die RNAS Offiziere Lt. KTB wieder von Lt. Rolshoven befragt werden.

Wegen der Bedrohung der eigenen, unbewaffneten Flugzeuge ordnete Kptlt. v. Tschirschky u. Boegendorff vorerst an, die Bombenangriffe auf England in die Nachstunden zu verlegen. Am 20. Mai starteten nach Mondaufgang zwischen 2.20 und 2.55 Uhr sieben Flugzeuge um Ziele an der britischen Ostküste anzugreifen. Im KTB sind die Ereignisse in kurzform beschrieben:

„FF 33e (542) Olt. z. S. Reinert/Lt. z. S. Boenisch griff Dover mit 10 Bomben an.

Brandenburg LW (477) Lt. z. S. Rolshoven/Lt. z. S. v. Frankenberg von Whitstable nach Dover ausgewichen, Bomben auf Kastell und Hafenanlagen geworfen.

Brandenburg NW (487) Lt. z. S. Niemeyer/Flugobermaat Hillger 10 Bomben auf Deal.

FF 33b (457) Flugobermaat Meyer/VzFlgmstr. Herrenknecht 20 Bomben auf Ramsgate, Broadstairs und Margate.

FF 33e (547) Lt. z. S. Schuler/Lt. z. S. Klotz 10 Bomben auf Deal.

Gotha UWD (120) Flugmeister Klein/Flugobermaat Seeländer 30 Bomben auf Dover und Deal.“

Die Flugzeuge erreichten über England eine Höhe von 1600 – 2300 m Höhe, trotzdem wurden sie über den Zielen längere Zeit von feindlichen Schweinwerfern erfasst und durch Flak heftig beschossen. Alle Flugzeuge blieben aber unbeschädigt. Nur die Brandenburg NW (521) konnte England überhaupt nicht erreichen, schon über dem Kanal geriet das Flugzeug in eine Wolkenbank und wurde nach Calais abgetrieben. Hier griff ein feindlicher Kampfflieger die Brandenburg NW (521) an und drängte es vom Hafen ab. Der Gegner war Flight Sub-Lieutenant R. S. Dallas der RNAS Dunkerque in der Nieuport 10 (3993). Dallas entdeckte gegen 7.00 Uhr (british time) ein deutsches Seeflugzeug. Nachdem Dallas in 1800 m Höhe durch ein Wolkenloch das Seeflugzeug klar als ein deutsches identifizierte, griff er an. 4 sm

vor Blankenberghe kam es zu einem kurzen Gefecht. Der Pilot der Brandenburg NW wich den MG-Garben aus, fing die Maschine erst kurz vor der Wasseroberfläche wieder ab und flog dann im Tiefflug nach Zeebrügge zurück. Nach Dallas' Angaben verschwand die Brandenburg in der See.⁴⁹

Die Frühaufklärung übernahmen die Flugzeuge 477 und 638, wobei an der englischen Netzsperrung eine Anzahl feindlicher Schiffe gesichtet wurden. Die FF 33e (547), begleitet von einem MG-Flugzeug, startete daraufhin zur Feuerleitung für die 30,5 cm *Ost-Batterie*. Nach den ersten Salven der Batterie liefen die englischen Schiffe nach Norden aus dem Feuerbereich heraus. Um 15.25 Uhr befahl Kptlt. Bettcher einen neuerlichen Versuch das FL-Boot auf die Engländer anzusetzen. Das FL-Flugzeug 503, gesichert von 477, 638 und der Brandenburg FB (514), hier als Lohnerboot bezeichnet, nahmen Kurs auf die feindlichen Schiffe. Kptlt. Bettcher steuerte inzwischen das FL-Boot aus dem Hafen heraus. Aber nach etwa 14 Km riss das Lenkkabel und das FL-Boot stoppte automatisch. Lt. z. S. Niemeyer landete daraufhin mit der FF 33 (503) neben dem FL-Boot und Vize-Flugmeister Röver vertäute das Boot am Flugzeug und sie schleppten es zurück.

Am Abend des 21. Mai dröhnte der Himmel über Zeebrügge, 68 Flugzeuge des Kampf-Geschwader I versammelten sich über dem Hafen zu einem Bombenangriff auf Dünkirchen.⁵⁰ Da die Flugzeuge das Ziel von See her anflogen, begleiteten sie zur Sicherung die FF 33h (599), die Brandenburg NW (487) und die Gotha UWD (120), um bei einer Notlandung die Kameraden des Heeres zu retten. Die Flugzeuge des KG I absolvierten Hin- und Rückflug ohne Probleme, dagegen mussten die drei Seeflugzeuge auf dem Rückflug wegen Kühlerproblemen auf See notlanden. Ein A-Boot schleppte die Gotha UWD nach Zeebrügge zurück. 487 und 599 konnten, nach Auffüllen des Kühlwassers, aus eigener Kraft wieder zur Station zurückfliegen.

Am 23. Mai 1916 bewahrheiteten sich die Befürchtungen von Kptlt. von Tschirschky u. Boegendorff über die veralteten Flugzeuge der Station. Die FF 29b (208), mittlerweile ein Veteran von 1914, stürzt aus 200 m Höhe aus unbekanntem Grund ab. Hierbei wurde der Pilot Flugmechanikermaat Leib leicht verletzt, während der Beobachter Flugmaat Hensel nur noch tot geborgen werden konnte. Nach über einem Jahr Dauereinsatz an der flandrischen Küste war das Flugzeug

⁴⁹ Hellwig, Adrian: Australian Hawk over the Western Front, London 2006, S. 52 – 53.

⁵⁰ BA-Freiburg RM 110/247: KG I, Bombenangriff auf Dünkirchen vom 19. bis 22. Mai 1916.

sicher mehr als verbraucht. Am 3. Juni 1916 kam es vor Zeebrügge zu einem kurzen Luftkampf zwischen zwei Zeebrügger Flugzeugen und der Short 184 (8032). F/L H Stewart und OSL OH Crowther mussten nach dem Gefecht mit der beschädigten Short in der Nähe der eigenen Schiffe notlanden, wobei das Flugzeug im hohen Wellengang zerstört wurde. Die Besatzung konnte gerettet werden.

Am 4. Juni reiste Korvetten-Kapitän Max Hering von der Seeflugzeug-Abnahme-Kommission Warnemünde (SAK) nach Zeebrügge. Hier besprach er direkt mit Kptlt. von Tschirschky u. Boegendorff die von ihm erhobenen Vorwürfe. Denn in Warnemünde leisteten Herings Männer wertvolle Grundlagenarbeit, die den Frontstationen schließlich brauchbare Front-Flugzeuge lieferten. Die in Warnemünde angelieferten neuen Konstruktionen hatten oftmals Mängel, die an der Front den sicheren Tod bedeuten könnten. Kptlt. von Tschirschky u. Boegendorff hatte dafür sicher Verständnis, denn erst ab Februar 1917 wurden Flugzeuge zur Erprobung direkt nach Zeebrügge geschickt. Dies betraf aber nur Flugzeuge aus bereits erprobten Serien. Dagegen vereinbarten Korv.Kpt. Hering und Kptlt. von Tschirschky u. Boegendorff ab sofort eine enge und schnelle Zusammenarbeit. Dies bedeutete, dass die technischen Verbesserungen der Frontstationen direkt nach Warnemünde gemeldet werden, ohne lange Umwege über das RMA. Leider sind die technischen Akten der Station Zeebrügge verlorengegangen, aber in den Akten des SVK finden sich immer wieder die Hinweise gebaut nach „System Zeebrügge“ oder „Muster Zeebrügge“.

Der 8. Juni 1916 war wieder ein Grosskampftag für die A-Boote, sowie für die Seeflieger von Zeebrügge. Die am 24. April ausgelegte Sperre der Royal Navy erschwerte weiterhin das Auslaufen der deutschen U-Boote. Auf Drängen des Admirals v. Schröder lief aus Wilhelmshaven die II. Torpedoboots-Flottille aus, damit die Sperre wenigstens teilweise geräumt werden konnte. Die FT-Flugzeuge sollten die anlaufende II. Torpedoboots-Flottille auf der Nordsee übernehmen und an die Sperre heranführen um hier die feindliche Sperrbewachung zu vernichten. Gleichzeitig könnten die Schiffe aus Zeebrügge die Sperre räumen. Zum Schutz vor feindlichen Flugzeugen sollten laufend ein FT-Flugzeug und zwei MG-Flugzeuge, unterstützt von der Marine-Feldflieger-Abteilung, über den Räumbooten Sperre fliegen. Das Seegebiet vor der flandrischen Küste ist ab diesem Tag im KTB zusätzlich in Sektoren eingeteilt worden. Wobei Sektor I direkt vor Zeebrügge, Sektor II den nördlichen Teil der holländischen –

englischen Küste und Sektor III die französische – englische Küste bezeichnete.

Morgens um 5.50 Uhr starteten in Zeebrügge bei Regen und starkem Seegang die FF 33e (542) und die Brandenburg NW (487) um den Sektor I und II aufzuklären. Schon bald sichteten sie zwei Monitore, Kreuzer und Torpedoboote der Royal Navy mit Kurs auf die Netzsperrung. Nachdem in Zeebrügge die Meldung über die feindlichen Schiffe empfangen worden war, liefen die A-Boote aus um die Engländer heranzulocken. Die II. Flottille war unterdessen bis Noord-Hinder-lightship gelaufen und bereit zum Gefecht. Kptlt. von Tschirschky u. Boegendorff hatte auf der Station nur sieben Piloten für fünf FT-Flugzeuge und neun C-Kampfflugzeuge zur Verfügung. Die FT-Flugzeuge liess er abwechselnd das südliche Seegebiet von Dünkirchen und den nördlichen Abschnitt von Schoowen-Bank bis Harwich abfliegen. Immer gesichert durch MG-Flugzeuge. Um 7.00 Uhr kam die A-Boote vor Ostende mit der Royal Navy in ein Gefecht. Ein FT-Flugzeug nahm daraufhin Verbindung mit der II. Flottille auf und unterrichtete sie über die Situation. Die Schiffe nahmen auf die Meldung des Flugzeuges sofort Fahrt auf und liefen im Quadrat 009 b in Dwarlinie östlich, um dann durch die Thornton-Bank Lücke den A-Booten zu Hilfe zu eilen. Aber noch bevor die II. Flottille die deutschen A-Boote erreichte, war das Seegefecht mit der Royal Navy bereits beendet. Nach einer FT-Meldung liefen um 10.30 Uhr einige französische Zerstörer aus Dünkirchen aus, drangen aber nicht zu den deutschen Schiffen vor. In Dünkirchen war das Erscheinen deutscher Seestreitkräfte erst um 10.00 Uhr (8.00 Uhr frz. Zeit) durch englische Meldungen bekannt geworden.

Das Wetter hatte sich im Laufe des Vormittags gebessert und bei guter Sicht arbeiteten die A-Boote an der Netzsperrung. Hierbei sicherten laufend FT-Flugzeuge die deutschen Seestreitkräfte. Bis gegen Mittag hatten die Engländer weitere drei Monitore, mehrere Torpedoboote, und einen kleinen Kreuzer von Westen herangeführt. Zu dem erhofften Gefecht mit der II. Flottille kam es aber nicht. Nachmittags musste die Räumaktion wegen schlechter Sicht und hohem Seegang abgebrochen werden und um 4.00 Uhr waren alle deutschen Schiffe in Zeebrügge eingelaufen und an der Mole vertäut.

Während des gesamten Tages waren die Seeflieger aus Zeebrügge zur Aufklärung und Unterstützung der eigenen Schiffe in der Luft gewesen. Dabei waren die physischen Anforderungen an die wenigen Piloten sehr gross. Die Besatzungen hatten alle zwischen 4 ½ und sieben Flugstunden und hatten dabei eine Reihe von Luftkämpfen zu bestehen:

Morgens um 8.00 Uhr wurde ein Short-Doppeldecker vor Nieuport treibend gesichtet. Dieser konnte aber nicht vernichtet werden, da englische Zerstörer sich bei dem Flugzeug befanden. Später schleppten englische Zerstörer die Short nach Dünkirchen zurück.

Zwei französische Landflugzeuge drangen von Dünkirchen her bis über Westhinder vor, hier drängten sie zwei MG-Flugzeuge aus Zeebrügge ab. Ein englischer Sopwith-DD wurde ebenfalls abgedrängt und bis über Nieuport verfolgt.

Gegen 11.00 Uhr kam es zu einem weiteren Luftkampf zwischen einem deutschen MG-Flugzeug und einem französischem Flugboot, das von einem BE DD unterstützt wurde. Die Gegner zogen sich aber bald zurück.

Um 1.30 Uhr schossen der Flugmeister Ponater⁵¹ und Lt. z. S. Boenisch in der FF 33h (639) das französische Donnet-Denhaut Flugboot No. 5 bei Thorntonbank ab. Die Besatzung, QM Henri Mercier und QM Le Prévost, konnten von einem deutschen U-Boot gerettet werden.⁵² Das beschädigte Flugboot versank bei dem Abschleppversuch deutscher Zerstörer.

Bis zum Abend zogen sich die Luftkämpfe hin. Als grössten Erfolg muss bei dem Einsatz der deutschen Seeflugzeuge die Zusammenarbeit mit der eigenen Flotte gewertet werden. Die FT-Nachrichten auf der 400 m Welle konnten von beiden Seiten immer gut empfangen werden. Auch die Ankunft der II. Flottille wurde durch energisches Bekämpfen feindlicher Aufklärer gegenüber der Royal Navy verschleiert.

Den deutschen Seefliegern fiel auf, dass die feindlichen Seeflugzeuge trotz hohem Seegang öfters problemlos bei ihren Schiffen landeten um Bericht zu erstatten. Die Short Seeflugzeuge, Admiralty Types 166, 184, 827 und 830 waren, ähnlich den deutschen FF 29 und 33, als Seeaufklärer mit einer Flugzeit von 3 – 5 Stunden konzipiert und außerordentlich seefähig. Die Bewaffnung bestand aus einem MG, sowie unterschiedlichen Bomben oder einem Torpedo.⁵³

⁵¹ Flugmeister Ponater wurde bald darauf als Einflieger zum Flugzeugbau Friedrichshafen versetzt, um hier seine Fronterfahrung in neue Konstruktionen einlaufen zu lassen.

⁵² Nach Baily, Frank und Cony, Christophe, The French Air Service War Chronology 1914-1918, London 2001, wird der Verlust erst am 9. Juni angegeben.

⁵³ Vgl. C.H. Barnes, Short Aircraft since 1900, London 1967, S. 100 –122.

Am 10. Juni 1916 um 18.00 Uhr starteten Lt. z. S. Rolshoven und Lt. z. S. v. Frankenberg auf der Brandenburg FB (514) zur Abendaufklärung. Auf dem Rückflug brach in 400 m Höhe 2 sm vor der Küste das Schlauchverbindungsstück der Kühlleitung. Durch das fehlende Kühlwasser lief der Motor nur noch mit drei Zylindern. Es gelang Lt. z. S. v. Frankenberg sofort nach hinten zu springen und die beschädigte Stelle der Kühlleitung mit den Händen dicht zu halten. Das Flugzeug konnte noch bis Blankenberghe rollen, wo es unversehrt auf den Strand gesetzt wurde. Ein LKW der Station brachte es in der Nacht nach Zeebrügge zurück.

Am 18. Juni meldeten Artilleriebeobachter, dass bei Middelkerke ein Flugzeug auf See trieb. Die Nationalität konnte allerdings nicht festgestellt werden. Daraufhin starteten die Brandenburg NW (521) und die FF 33h (599) zur Hilfeleistung. Das treibende Flugzeug konnte als englischer Short-DD identifiziert werden, der mit havariertem Motor nach Westen trieb. Nördlich davon befand sich ein englischer Zerstörer, der das Flugzeug aufnehmen wollte. Da er sich aber im Schussbereich der Küstenbatterie *Tirpitz* befand, traute sich der Kapitän bei Tageslicht nicht heran. Der Gegner wurde natürlich nicht von der Batterie beschossen. 599 versuchte über FT drei eigene A-Boote an das Wrack heranzuführen, die sich dann aber wieder in den Feuerbereich des Zerstörers begaben. Erst nach Einbruch der Dunkelheit konnte die Situation geklärt werden. Die FF 33h (638) und das FT-Flugzeug die FF 33e (547) führten Schiffe der II. Flottille an das Wrack heran. Die Besatzung von 638 beobachtete aber zugleich, dass bereits der englische Zerstörer die Short geborgen hatte. Für die Seeflieger war es selbstverständlich in Seenot geratene Kameraden, gleich welcher Nationalität, zu retten.

Weiterhin beteiligten sich die Seeflieger in den nächsten Tagen an der Räumung der englischen Netzsperrre. Über den deutschen A-Booten kreisend, beobachteten die Flieger laufend das Seegebiet und meldeten die Situation jede Viertelstunde per FT an die Schiffe. Am 24. Juni 1916 gab der B.d.L. an die Stationen den Tagesbefehl Nr. 113 heraus, indem angekündigt wurde, dass in den nächsten drei Monaten die ersten Flugzeuge mit Sende- und Empfangseinrichtung (HFT) ausgeliefert werden. Hierfür mussten die Beobachter besonders geschult werden. Für die Beobachter in Zeebrügge, die zum Teil noch aus seemänischem Personal mit genügend Erfahrung im FT-Wesen bestanden und zudem in den vergangenen Monaten schon selbständig Versuche mit den FT-Geräten der A-Boote ausgeführt hatten, sicher überflüssig. Alle Beobachter in Zeebrügge übten

natürlich auch die Steuerung des FL-Bootes vom FL-Flugzeug 503 aus.

Am Abend des 26. Juni entspannte sich Lt. z. S. Rolshoven, indem er die erbeutete Sopwith Schneider 3717 einflog. Das Flugzeug war auf der Station in den vergangenen Wochen neu bespannt und grundüberholt worden. Mit deutschen Abzeichen versehen und feierlich auf den Namen „*Brummer*“ getauft, absolvierte Rolshoven erfolgreich den *maiden-flight*.

Für die Nacht vom 9. auf den 10. Juli befahl v. Tschirschky u. Boegendorff wieder einen Bombenangriff auf die englische Küste. Nach Einbruch der Dunkelheit sammelten sich die Flugzeuge Gotha UWD (120), FF 33b (457), FF 33h (599), sowie die Brandenburg NW (521) und (487) im Hafenbecken und starteten gemeinsam in Richtung England. Die Besatzung Flugmeister Klein und Seeländer hatten in der Gotha UWD 35 Bomben an Bord und warfen diese kurz vor Mitternacht auf Harwich. Die Besatzung Lt. z. S. Rolshoven/v. Frankenberg erreichten Dover in der FF 33h (599) nach Mitternacht und warfen hier ihre 10 Bomben auf die Hafenanlagen ab. Die im engen Verband fliegenden Flugzeuge 521, 457 und 487 mussten allerdings in Höhe Ostende umkehren. Bei der Brandenburg NW (521) brach die Kurbelwelle des Motors. Sofort schoss der Beobachter ein Notsignal, 487 flog daraufhin umgehend zur Station um dort Meldung über den Havaristen zu erstatten. Das ausgelaufene A-Boot fand auch bald die treibende Brandenburg und schleppte sie nach Zeebrügge zurück. Vor Dünkirchen musste die FF 33b (457) ebenfalls umkehren, nachdem die Beleuchtung der Instrumente ausgefallen war. Hierzu wieder eine Meldung des *Wolff'schen Telegraphen Bureau* (WTB):

„ Harwich, Dover und Calais mit Bomben belegt:

Berlin, 11. Juli. Zwei deutsche Marineflugzeuge haben nachts vom 9. zum 10. Juli die Hafenanlagen und Küstenbefestigungen von Harwich und Dover mit Bomben belegt. Die Flugzeuge sind wohlbehalten zurückgekehrt.“

Im Juli 1916 sorgte wieder ein Schreiben des B.d.L. unter den Besatzungen in Zeebrügge für Heiterkeit. In dem Schreiben teilte der B.d.L. mit, dass ab sofort vermehrt MG-Flugzeuge an die Front kommen. Alle Flieger und Beobachter sollten eine eingehende Ausbildung an Karabinern und MG erhalten! Dabei müssen auf Scheiben von Flugzeugen aus einer Höhe von 150-300 m geschossen

werden. Diese „Übungen“ absolvierten die Zeebrügger Flieger schon täglich im Kampf gegen englische und französische Flugzeuge. Am Abend des 17. Juli 1916 errang Lt. z. S. Boenisch seinen 3. Luftsieg. Die FT-Maschine FF 33e (633) sicherte die an der Netzsperre arbeitenden A-Boote. Zum Schutz der unbewaffneten Maschine flog die Besatzung Fl.Ob.Mt. Meyer/Lt. z. S. Boenisch in der FF 33h (599) mit. Als sich zwei feindliche Flugboote näherten griffen Meyer und Boenisch diese sofort an. Im Nahgefecht konnte Boenisch ein Flugboot abschießen und das zweite abdrängen. Ein Gegner konnte hier bisher nicht ermittelt werden.

Wenige Tage später, am 21. Juli, funkte die FF 33e (547) während des Fluges entlang der Netzsperre das Signal „*günstig für FL-Boot*“. Feindliche Monitore hatten sich der Netzsperre genähert und die eigenen A-Boote von den Arbeiten an der Sperre vertrieben. In Zeebrügge steuerte Kptlt. Bettcher das FL-Boot auf See hinaus, dauernd gesichert von den Flugzeugen 599 und 638. Ungefähr 5 sm vor den feindlichen Schiffen versagte jedoch wieder die Steuerung des FL-Bootes und es stoppte automatisch. Beide Flugzeuge kehrten daraufhin sofort nach Zeebrügge zurück. Lt. z. S. Rolshoven übernahm hier den Monteur, Ober-Maschinisten-Maat Schlie und brachte ihn zum FL-Boot. Von 638 stieg auch der Beobachter, Vz.Flgmstr. Röver auf das Boot um und beide konnten es nach Zeebrügge zurück fahren. Seltsamerweise konnte die Aktion ohne Störung der feindlichen Schiffe, die in 5 sm Entfernung lagen, durchgeführt werden.

Am 24. Juli 1916 griff die Short 830 (No. 819) der RNAS Dunkerque ein deutsches U-Boot an, das aus Ostende kommend die Netzsperre durchbrach. Die Besatzung des U-Bootes konnte mit MG-Feuer die Short beschädigen, sie musste danach mit stehendem Motor auf dem Wasser landen. Der Vorgang war von deutschen Artilleriebeobachtern an der Küste verfolgt und sofort nach Zeebrügge gemeldet worden. Hier starteten daraufhin die Brandenburg FB (516) und die FF 33h (599) um die Short zu bergen. Auch die Vize-Flugmeister Röver und Hillger nahmen in der FF 33h (639) Kurs auf das feindliche Flugzeug. Vor Deurloo entdeckten sie die Short auf dem Wasser treibend. Röver landete neben der Short und Hillger forderte die Engländer auf sich zu ergeben. Obwohl der Motor der Short wieder lief, kamen sie sofort der Aufforderung Hillgers nach. Schnell wurde eine Schleppleine hinübergeworfen und die FF 33h rollte mit der Short in Richtung Zeebrügge. Unglücklicherweise versagte nun auch der Motor der FF 33h und beide Flugzeuge trieben auf die holländische Küste zu. Nach

kurzer Zeit kam den Havaristen aber ein deutsches A-Boot zu Hilfe und übernahm die Short und die Besatzung FSL JF Bailey und O/L FW Mardock als Gefangene. Im Kampf gegen das U-Boot hatte auch die Besatzung F/L Price und O/L Evans in der Short 184 (9042) ihre Kameraden unterstützt, musste aber nach MG-Treffern abdrehen.

Am 2. August verfolgten Flugobermaat Meyer und Lt.z.S. Boenisch in der FF 33h (599) eine Caudron G IV von Zeebrügge bis Ostende. Es gelang ihnen einen Motor der Caudron in Brand zu schießen, worauf diese im Gleitflug Richtung Front niederging. Während dem Gefecht versagte das MG von Lt.z.S. Boenisch durch einen Hülsenreisser und sie mussten zwangsläufig abdrehen. Hierdurch gelang es der Caudron noch die Frontlinie zu überfliegen, wo sie nach Boenisch' Beobachtungen glatt landen konnte. Wenige Tage später hatte die Besatzung Meyer und Boenisch mehr Jagdglück. Am Nachmittag des 5. August sichteten sie vor Middelkerke das französische FBA-Flugboot D.1, No. 306. Die Besatzung der FBA, EV1 Jules Delaunay und QM Piena Amossé, flogen Luftsicherung für den Monitor HMS *Prince Eugene* als sie von der FF 33h (599) angegriffen wurden. Meyer und Boenisch gelang es die FBA von den Schiffen abzudrängen und nach heftigem Kampf zum Absturz zu bringen. EV1 Jules Delaunay und QM Piena Amossé fanden hierbei den Tod. Das deutsche Torpedoboot A 7 konnte bei der Suche nach Überlebenden nur noch einige Wrackstücke bergen. Lt. z. S. Boenisch hatte damit seinen 4. Luftsieg errungen. Der Luftkampf fand auch im Heeresbericht Erwähnung:

„WTB: „Luftgefechte an flandrischen Küste.

Berlin, 5. August. Heute Vormittag wurde in der Nähe der flandrischen Küste ein feindliches Kampfflugzeug durch eines unserer Seeflugzeuge nach längerer Verfolgung zum Kampf gestellt, zum Absturz gebracht und vollständig vernichtet. Damit hat Lt. z. S. Boenisch das vierte feindliche Flugzeug von einem Seeflugzeug aus vernichtet. Er hat vor einigen Tagen einen weiteren Gegner durch Maschinengefehtreffer zur Notlandung dicht hinter den feindlichen Linien gezwungen.“

Abends um 19.40 Uhr startete die FF 33 h (639) bei ruhiger See um die genaue Lage der feindlichen Netzsperrung zu erkunden. Die ausgedehnte Sperrung erwies sich für die U-Boote doch als grosses Hindernis. Lt. z. S. Rolshoven nutzte daher die glatte See, bei der die Lage der Netze aus der Luft klar zu erkennen waren, um den eigenen Räumbooten darüber Meldung zu machen:

„Heute Abend wurde um 21.00 Uhr die Sperre querab Nieuport bis 5 sm östlich Thorntonbank abgeflogen. Von querab Nieuport bis 5 sm westlich der Thorntonbank wurde eine fast ununterbrochene Reihe einander überlappender Netze gefunden, die alle an der Oberfläche standen. Einzelne kleine Netze verliefen quer der Sperrichtung. In Abständen von etwa 500 m von der Hauptsperre waren kleine Akkumulatorenbojen verankert. Von einem Punkt 5 Meilen westlich Thorntonbank bis zu einem Punkt an der Westkante der Thorntonbank, letztere ist durch Spieren-Bojen mit unleserlicher Zahl 10 und einer Flaggenboje, die dicht beieinander liegen, markiert. Hier wurde nur ein ganz kleines Stück Netz an der Oberfläche gesichtet. Das Vorhandensein zahlreicher Akkumulatoren-Bojen lässt jedoch auf eine Unterwassersperre schließen. (Beobachtung und Meldung von Lt. z. S. Rolshoven)“

Die Aufklärung ergab außerdem, dass die feindlichen Schiffe die Bewachung der Sperre gegen 20.00 Uhr beendeten. Nachdem die Sperre unbewacht war und die Schiffe auf Reede bzw. nach Dünkirchen eingelaufen waren, begannen die Räumboote aus Zeebrügge sofort mit ihrer Nacharbeit. Rolshoven entdeckte auch einige Lücken in der Sperre, die der U-Flottille ebenfalls mitgeteilt wurden.

Zur Unterstützung des Stationsleiters Kptlt. von Tschirschky u. Boegendorff traf am 6. August Olt. z. S. Röthig als II. Stationsleiter von Norderney her in Zeebrügge ein. Ob sich zu diesem Zeitpunkt die schwere Krankheit des Stationsleiters Kptlt. von Tschirschky u. Boegendorff schon abzeichnete, geht aus den Akten nicht hervor. Die Verwaltungsaufgaben hatten sich in den letzten Monaten immer mehr vergrößert und Kptlt. von Tschirschky u. Boegendorff war für jede Unterstützung dankbar. Olt. z. S. Röthig nutzte natürlich auch jede Gelegenheit für einen Frontflug. Mit welchem Papierkrieg sich ein Stationsleiter herumplagen musste geht aus der Anweisung des B.d.L. vom 13. August hervor. In dieser wird die Verfütterung von Zucker an Dienstpferde geregelt. Die Zuckerration dürfe ½ Pfund für jedes Pferd täglich nicht überschreiten!

In der Nacht vom 17. auf den 18. August lief von Wilhelmshaven ein Teil der deutschen Hochseeflotte aus und unternahm einen Vorstoss gegen die englischen Hafenstädte Lowestoft und Yarmouth. Zu dessen Sicherung klärten am 18. und 19. August Lt. z. S. Rolshoven und Lt. z. S. v. Frankenberg in der FF 33h (599) das nördliche Seegebiet des Kanals auf, sie konnten aber keine feindlichen

Kriegsschiffe feststellen. Zudem herrschte Regenwetter mit schlechter Sicht, für den deutschen Flottenaufmarsch sicher günstig. Die deutsche Flotte war aber schon von englischen U-Booten in der Deutschen Bucht entdeckt worden und die Royal Navy lief von Scapa Flow der deutschen Flotte entgegen. Zu einem Zusammentreffen kam es aber nicht.

Das schlechte Wetter hielt auch noch am Vormittag des 20. August an und erst nachmittags konnten drei Flugzeuge wieder die Netzsperre abfliegen. Auch das französische FBA-Flugboot N.316 (D.6) der CAM Dunkerque wollte die Netzsperre kontrollieren, kam aber hierbei in den Feuerbereich der 15 cm Geschütze der Küstenbatterie *Beseler*. Schon mit der ersten Salve wurde die FBA getroffen und musste vor Mariakerke notlanden. Sofort lief aus Zeebrügge das A-Boote A 12 aus und schleppte die FBA ein. Leider konnte der Pilot SM (Maitre Mecani) Charles Perron nur noch tot geborgen werden. Nach dem Artillerietreffer war er verwundet über Bord gefallen und ertrunken. Der Beobachter SM (Maitre Mecani) Gaston Guesne blieb unverletzt.⁵⁴ Auch die FBA D.6 diente später dem SVK in Warnemünde der Erprobung.

Wenige Stunden später war die Batterie *Beseler* wieder erfolgreich. Von Dünkirchen aus war die Short 184, (9067) gestartet und sollte für die HMS *General Craufurd* den Seeraum beobachten. Ein 15 cm Treffer beschädigte die Short und der Pilot F/L BC Tooke musste vor Ostende notlanden. Wieder lief sofort ein A-Boot aus und schleppte das Flugzeug samt Besatzung nach Zeebrügge. Der Beobachter TLt OH Crowther war allerdings so schwer verletzt worden, dass er am folgenden Tag im Lazarett Brügge verstarb. Auch die Station Zeebrügge verlor ein Flugzeug. Die FF33h (639) geriet während eines Frontfluges bei Ostende in Brand und musste notlanden, wo sie vollständig verbrannte. Die Besatzung wurde durch ein A-Boot aus dem Wasser gefischt. Der Pilot Lt. z. S Niemeyer blieb unverletzt, nur der Beobachter Lt. z. S. Protzek erlitt leichte Brandverletzungen an den Händen, als er versuchte den Brand im Flugzeug zu löschen. Nach seinem Lazarettaufenthalt kehrte Protzek nicht mehr nach Zeebrügge zurück und übernahm innerhalb der Flotte den Navigations- und FT Unterricht.

Endlich kommen Jagdflugzeuge zur Station Zeebrügge:

Ende August 1916 konnte auf der Station der erste Kampfeinsitzer, die Rumpler 6B1 (751), eingeflogen werden. Mitgeliefert wurde auch ein

⁵⁴ Vgl. Baily, Frank und Cony, Christophe ,The French Air Service War Chronology 1914-1918, London 2001, S. 66.

Atmungsgerät für Höhenflüge. Nach der Gebrauchsanweisung kam das Gerät ab einer Höhe von 4000 m zum Einsatz. Bislang hatten die Zeebrügger Flieger auch Höhen über 4000 m ohne Atmungsgerät bewältigen müssen.

Am Abend des 31. August sollte sich die Rumpler 6B1 (751) erstmals bewähren. Lt. z. S. Niemeyer entdeckte einen Short DD, der über der feindlichen Schiffen an der Netzsperre kreiste. Niemeyer griff sofort an und konnte die Short nach kurzem Luftkampf mit stehendem Propeller zur Landung zwingen. Jetzt wurde Niemeyer aber seinerseits von einem englischen Land-Doppeldecker überraschend angegriffen. Es folgte ein längerer Kurvenkampf, bei dem Niemeyer in seiner Maschine 20 Treffer erhielt. Nachdem beide Gegner sich als gleich stark erwiesen, drehte der Engländer nach Westen ab und auch Niemeyer flog nach Zeebrügge zurück.

Weiterhin liess der Flugzeugbestand in Zeebrügge noch zu wünschen übrig. Anfang September mussten zwei FT-Flugzeuge, die FF 33b (457) und die Sablatnig SF2 (581) wegen Motordefekten auf See notlanden. Die Flugzeuge konnten zwar durch A-Boote eingeschleppt werden, die Aufklärung musste aber die FF 33h (730) ohne FT-Ausrüstung übernehmen.

Am Nachmittag des 7. September meldeten die Artillerie-Bobachter einen grösseren englischen Flugzeugverband mit Kurs auf die Küste. Die 18 Caudron G IV gehörten zur No. 4 und 5 Wing RNAS. Das Ziel sollte der deutsche Flugplatz bei St. Denis Westrem sein. In Zeebrügge erhoben sich sofort die Rumpler 6B1 (751) und drei MG-Flugzeuge (571, 599, 730) in die Luft um den Verband abzufangen. Vorerst kamen die Zeebrügger Flugzeuge aber nicht an die Caudrons heran. Diese flogen in einem engen Verband in grosser Höhe in das belgische Hinterland. Unterdessen stiegen die deutschen Seeflugzeuge auf die nötige Höhe und erwarteten den Rückflug der Engländer. Um 15.45 Uhr kamen die Caudrons wieder in Sicht und Lt.z.S. Rolshoven (751) griff einen feindlichen Caudron an. Nach heftigem Luftkampf stürzte dieser nördlich Ostende ab. Der Pilot wurde später von Bodentruppen aus dem zertrümmerten Wrack tot geborgen. Wahrscheinlich handelte es sich um die Caudron G IV (9114) der B Squadron 5 Wing Couderkerque.

Flugobermaat Meyer und Lt. z. S. Boenisch (571) drückten einen weiteren Caudron mit 1000 Schuss von 3000 m auf 100 m herunter. Unmittelbar vor Nieuport gelang es dem Gegner nach Coxyde-Bad zu entkommen, da die Brandenburg LW (571) keine Munition mehr hatte.

Hierbei handelte es sich wahrscheinlich um die Caudron G.IV, No. 9127, der No. 4 Wing RNAS, geflogen von FSL HG Brackley. Lt. d. R. MA Soltenborn und Olt z.S. Röthig (599) griffen ein drittes Feindflugzeug an und drängten es über See ab, von wo aus er mit überlegener Geschwindigkeit in Richtung Nieuport entkam.

Mitte September lieferte das Arsenal, Wilhelmshaven an die Station Zeebrügge 100 Stück der neuen 10 Kg Marine-Bomben. Die von der Bombenabteilung des SVK entwickelte 10 Kg Bombe hatte im Vergleich mit den PuW-Bomben des Heeres eine eindeutig bessere Wirkung erzielt. Während die Marinebomben Stahlplatten von 32 mm Stärke glatt durchschlugen, zeigten sich bei den PuW-Bomben an den Stahlplatten kaum Schäden.

Ein weiterer Vorteil dieser 10 Kg-Bombe bestand darin, dass die alte 5 Kg Abwurf-Vorrichtung nicht geändert werden musste. Die neuen Bomben passten in die alte 5 Kg Halterung, allerdings durften maximal 6 Stück eingehängt werden. Zudem bestand in der Abwurfhöhe bis 1000 m kein Unterschied zur 5 Kg Bombe, ab 2000 m lag die 10 Kg Bombe gegenüber der 5 Kg um 20 m zurück, bei 3000 m um 40 m.⁵⁵

Eine weitere technische Neuerung bestand in der neuen FT-Tafel, die ab 20. September 1916 allgemein gültig wurde. Zum Gebrauch im Flugzeug musste die Tafel (Teil 1) in die normale Blechhalterung eingelegt werden. Für Teil 2 sollte ein Loch in die Rückwand der Blechtafel geschnitten und durch eine Cellonscheibe geschützt werden. Diese Blechtafel war normalerweise an der Zwischenwand vom Beobachter- zum Pilotensitz angebracht.

Da auch Zeebrügge einige Beuteflugzeuge im Bestand hatte, ermahnte der B.d.L. den Stationsleiter schriftlich, dass ein Start mit Flugzeugen, auch Beute, ohne deutsche Hoheitsabzeichen absolut verboten ist. In Zeebrügge hatten natürlich alle Beuteflugzeuge sofort deutsche Hoheitsabzeichen und die vom SVK zugeteilte Marine-Nummer aufgemalt bekommen.

Der Monat September 1916 endete für die Zeebrügger Marineflieger wieder mit Verlusten. Am 24. September lief der Lt. d. R. MJ Fischer während des Warmlaufens eines Flugzeuges in den Flugzeugpropeller und wurde dabei getötet. Am nächsten Tag kehrte die Besatzung Lt. d. R. Soltenborn und Olt z.S. Hans Röthig vom Aufklärungsflug nicht zurück. Um 11.30 Uhr waren die beiden in der Sablatnig SF2 (609) mit dem Auftrag gestartet, die Netzsperrung im Gebiet Zeebrügge-Ostende

⁵⁵ Tagesbefehle, vom 15. September 1916.

aus grosser Höhe zu beobachten. Um 13.19 Uhr traf die letzte Meldung von 609 aus dem Quadrat 065 b ein.

Nachdem keine weiteren FT-Meldungen mehr eintrafen startete um 14.30 Uhr die Brandenburg FB (516) zur Suche. Unterstützt von vier weiteren Flugzeugen, entdeckte schließlich Lt. z. S. Rolshoven (751) um 18.15 Uhr ein zertrümmertes Flugzeugwrack nördlich der Wandelar-Boje. Die herbeigerufenen Flugzeuge 599 und 730 landeten neben dem Wrack und indentifizierten es als die vermisste Sablatnig SF2 (609). Vorerst konnten sie von dem Insassen nichts sehen. Erst als Schiffe der Z-Flottille das Wrack bargen, entdeckte man die Leiche von Lt. d. R. MA Soltenborn. Dieser war in seinem Sitz an einem Kabel festgeklemmt, von Olt z.S. Hans Röthig fehlte dagegen jede Spur.⁵⁶

Lt.z.S. Rolshoven beschrieb das Ereignis in seinen Tagebuchblättern:

“[...] Der Leutnant Soltenborn war mit Oberleutnant z. S. Röthig als Beobachter zu einem Aufklärungsflug gestartet. Als ihre FT Meldungen besagten, dass sie sich bereits auf dem Rückwege in der Nähe der flandrischen Küste standen, waren gerade mehrere englische Flugzeuge über Zeebrügge, die ihren Kurs nach See zu nahmen. Vielleicht ist unser Flugzeug diesem überlegenen Geschwader zum Opfer gefallen, wir wissen es nicht. Die FT-Meldung war das letzte Lebenszeichen unserer Kameraden. Später fanden wir die Trümmer in See treibend und führten unsere Torpedoboote an die Unfallstelle. Als die Boote zurückkamen, hatten sie das Wrack geborgen und brachten, aufgebahrt auf dem Achterdeck, eingehüllt in die Kriegsflagge die Leiche des Führers. Dieser Verlust ging uns besonders nahe, vielleicht aus dem Grunde, weil wir unseren Waffengefährten zur letzten Ruhe geleiteten, während wir sonst eine leichtere, ja fast glückliche Art haben, Fliegerkameraden zu verlieren. Mit einem fröhlichen Lachen fliegen sie fort, und, da wir das schreckliche ihres Todes nicht sehen, ist diese fröhliche Lachen das letzte was uns von ihnen in Erinnerung bleibt [...]“.

Wieder wehte die Kaiserliche Marineflagge auf der Mole auf Halbmast. Der Oktober sollte etwas hoffnungsvoller beginnen. Flugobermaat Meyer und Flugmaat Elsässer flogen am Nachmittag des 1. Oktober 1917 in der FF 33h (571) mit drei anderen Kampfflugzeugen die Küste bei Breedene ab, als sie drei feindliche Flugzeuge entdeckten. Meyer nahm sofort Kurs auf einen Short Einsitzer, den er brennend

⁵⁶ In der Marine-Verlustliste wird für Lt. Röthig Wassenaar, nördl. Den Haag, und für Lt. Soltenborn Zeebrügge als Todesort angegeben.

abschiessen konnte. Des Weiteren bewies Karl Meyer seine exzellenten Fähigkeiten als Jagdflieger, indem er die zweite Short zur Landung auf dem Wasser zwang und den englischen Sopwith-Seekampfeinsitzer durch „entschlossene Manöver“ abdrängte. Hierbei wurde Meyer durch einen Beinschuss leicht verwundet, verblieb aber auf der Station. In diesem Luftkampf hatte Meyer somit seinen dritten Luftsieg errungen. Die zur Landung gezwungene Short wurde natürlich nicht als Sieg anerkannt.

Stürme mit hohem Seegang verhinderten bis Mitte Oktober weitgehend die Aufklärungsflüge. Am 6. Oktober mussten sogar die Torpedoboote V47 und V68 zur Sicherheit von der Sperre wieder nach Brügge einlaufen.

Der Bestand des fliegenden Personals wurde durch die Versetzung von Lt. z. S. Ullrich, Flugmaat Maukisch, Lt. d. R. Frantz und Flugmaat Burgstaller auf die Station wieder ausgeglichen. Allerdings verzögerte sich die Anlieferung der Albatros W 4 aus Warnemünde durch Schwimmer- und Kühlerprobleme noch. Zudem stürzte am 17. Oktober die Brandenburg LW (571) bei einem Probeflug ab und musste als Totalbruch abgeschrieben werden. Der Beobachter Lt.z.S. Boenisch wurde dabei nur leicht verletzt, während der Pilot Lt.z.S. Rolshoven sich das Bein brach und in das Kriegs-Lazarett I in Brügge eingeliefert werden musste. Den Hergang schilderte Rolshoven während seinem Lazarettaufenthalt in einem Brief:

„Es war an einem Spätherbstmorgen, als ich zu einem Aufklärungsflug startete. Vielleicht hat der goldene Leichtsinn ein wenig dazu mitgeholfen, dass sich die Erde unter mir zu drehen begann. Ich war Unglücklicherweise nicht auf dem Sitz festgeschnallt, sodass ich sofort vorn überfiel und die Steuerung verlor. Mechanisch versuchte ich noch den Motor abzustellen und beide Füße nach vorn zu stemmen. Kaum blieb die Zeit dazu, denn es waren nur Sekunden bis die Maschine krachend und zersplitternd auf das Wasser aufschlug und tief hineintauchte. Zum Glück war der schwere Motor durch die Wucht des Aufpralls herausgebrochen, aber es ging trotzdem nicht gut ab. Vergeblich versuchte ich zwischen den Trümmern des Flugzeuges nach oben zu gelangen. Ich merkte bald dass mein Bein nicht mehr so wollte wie ich. Darum musste ich da unten abwarten bis man mich heraufzog. Zum Glück bald“.

Der 20. Oktober war wieder ein grosser Tag für die Seeflugstation. Kaiser Wilhelm II besuchte während seiner Frontreise auch die Mole. Nachmittags flogen einige Seeflieger dem Kaiser vor und berichteten

ihm von ihren Fronterlebnissen. Unklar ist, warum die Seeflieger von Zeebrügge am 23. Oktober von 7.00 Uhr bis 10.00 Uhr Sicherung für Heeres-Luftschiffe flogen. An diesem Tag fanden weder ein Luftschiff- noch ein Flugzeugangriff auf England statt.

Am Nachmittag des selben Tages kam es vor der Küste zu einem Gefecht zwischen Lt. z. S. Niemeyer in der Rumpler 6B1 (751), sowie Flugobermaat Meyer/Flugmaat Elsässer in der FF 33h (820) mit drei französischen FBA Flugbooten, die von zwei Nieuport 10 gedeckt wurden:

*„ Bericht über die Luftkämpfe am 23. Oktober 1916
Erst um 15.45 Uhr kam ein französisches Geschwader, bestehend aus 3 Flugbooten, gedeckt durch 2 Land-Jagd-Flugzeuge in Sicht. Es starteten sofort Flugzeug 751 (Leutnant zur See Niemeyer) und 820 (Flugmeister Meyer und Fl. Maat Elsässer). Das feindliche Geschwader wurde sofort angegriffen. Ein Flugboot wurde abgedrängt und nicht mehr losgelassen bis es auf dem Wasser gelandet war. Insassen ergaben sich durch „Hände hoch“ heben. Flugzeug 820 landete daneben zur Bewachung und Flugzeug 751 kam zurück und erstattete Meldung, dass das abgeschossene Flugboot etwa 10 Meilen querab Breedene liege. Das U-Boot der Wache ging sofort heraus, um es einzubringen. Inzwischen starteten sofort weitere Kampfmaschinen, Flugzeug 741 (Leutnant zur See Schulze, Leutnant zur See Klotz), Flugzeug 747 (Leutnant der Reserve Christiansen) und Flugzeug 751 (Leutnant zur See Bücken), da anzunehmen war, dass feindliche Maschinen dem abgeschossenen Flugboot zur Hilfe kamen. Dies trat auch ein. Denn schon nach eine halben Stunde war ein feindliches Geschwader zur Stelle. Dieses wurde sofort von unseren Kampfmaschinen angegriffen und es entspann sich ein äußerst erbitterter Luftkampf. [...] Der Luftkampf endete mit einem vollen Erfolg der deutschen Wasser-Flugzeuge, denn sämtliche feindliche Flugzeuge wurden nach Westen abgedrängt. Eines davon schien getroffen, denn es ging in steilem Sturzflug nach Land zurück“.*

Die Besatzung der FBA No. 332 (D.11), EV1 Robert Guyot d'Asnières de Salins und der Beobachter Sgt Jerom Médeville, konnten vom A-Boot A20 nach Zeebrügge gebracht werden. Hier blieben sie einige Tage als Gäste, natürlich wurden sie in dieser Zeit auch offiziell befragt. Dabei zeigte sich der Pilot EV1 Robert Guyot d'Asnières de Salins wesentlich gesprächiger als sein Beobachter, sicher fühlte er sich im kameradschaftlichen Fliegerkreis wohler. Guyot d'Asnières de

Salins hatte im Februar 1916 seinen Pilotenschein gemacht und war dann über Le Havre am 21. Oktober 1916 nach Dünkirchen versetzt worden. Während sein Beobachter Sgt Jerom Médeville seit Kriegsbeginn nur als Fotograf in der Fliegertruppe tätig war. Am 15. August 1916 wurde er als Foto-Spezialist nach Dünkirchen versetzt und sollte hier besonders die deutschen Küsten-Batterien photographieren. Das FBA Boot D.11 wurde zur Untersuchung nach Deutschland gebracht und später auf Kriegsausstellungen gezeigt. Flugobermaat Meyer hatte mit der D.11 seinen 4. Luftsieg errungen.

Ende Oktober 1916 erhielten die Marine in Flandern weitere Verstärkung durch die III. und IX. Torpedobootsflottille, die von Wilhelmshaven kommend in Ostende und Zeebrügge einliefen. Mit diesen modernen Torpedoboots-Zerstörern, mit einer Verdrängung von 700 – 750 t, konnte die Marine auch Angriffe direkt an der englischen Küste ausführen. Die Seeflieger erhielten aber statt den benötigten MG nur die Selbstladekarabiner 15. Nach einer Mitteilung des B.d.L. hatte sich der Karabiner als brauchbare Flugzeugwaffe erwiesen! Die Waffe durfte nicht in Flugzeugen verwendet werden, wo der Beobachter vor dem Propeller oder vor dem Flugzeugführer sass. Da die Patrone nach hinten oben ausgeworfen wurde, konnte diese den Propeller beschädigen oder den Führer verletzen. Die Lebensdauer des Karabiners betrug etwa 3000 Schuss. Zur Abwehr der wenigen zaristischen Marineflieger an der Ostsee mochte der Karabiner noch einigermaßen angebracht sein, aber gegen die modernen französischen und englischen Marineflieger völlig unsinnig. Der einzige positive Aspekt dieses Karabiners war ein einwöchiger Kurs in der Handhabung der Waffe in Spandau-Ruhleben für das Personal. Die Lichtbildabteilung von Flandern I erhielt Anfang November die neu entwickelten „Orange-empfindlichen Fernsichtplatten“ der Fa. Dr. C. Schleusener AG. Diese Fotoplatten lieferten äußerst scharfe und kontrastreiche Fernaufnahmen der feindlichen Küsten. Durch die gesteigerte Abwehr war ein direktes Überfliegen der feindlichen Häfen in den letzten Monaten für die unbewaffneten Seeflugzeuge fast unmöglich geworden. Die stetige Vergrößerung der Flugzeug- und Luftschiff-Abteilungen innerhalb der Marine erforderte Ende 1916 eine Änderung in der Befehlsstruktur. Ab November 1916 wurden die Befehlsbereiche Luftschiffe und Flugzeuge aufgeteilt. Die Stelle des B.d.L. wurde dabei in Befehlshaber der Marine-Fliegerabteilungen (BdFlieg) unter Kontreadmiral Otto Philipp ernannt. Die Luftschiffe bekamen einen Führer der Luftschiffe (FdL).

Anfang des Monats November 1916 verlor die Station Zeebrügge wieder vier Flugzeuge auf Grund der Überbeanspruchung des Materials. Am 1. November hatte die Besatzung Flugobermaat Meyer und Flugmaat Elsässer während eines Feindfluges mit der FF 33h (820) einen Motordefekt. Bei der anschließenden Landung auf See überschlug sich das Flugzeug und wurde total zerstört. Am nächsten Tag endete der Start mit einem Flugzeug ebenfalls mit einem Bruch und musste abgeschrieben werden. Im KTB ist hier die Marine-Nr. 71 vermerkt. Hier muss es sich aber um einen Schreibfehler handeln, denn die Nr. 71 war der Brandenburg W zugeteilt und diente ausschließlich als Schulflugzeug an der Ostsee. Sehr wahrscheinlich handelte es sich um die Nr. 741, eine FF 33h. Am 4. November rutschte die Sablatnig SF2 (614) aus 400 m Höhe während eines Kurvenfluges ab und zerschellte auf dem Wasser. Glücklicherweise konnten bei allen Abstürzen die Besatzungen unverletzt geborgen werden. Am 9. November stiegen Lt. d. R. Christiansen und Beobachter Flugmechaniker-Gast Zeh in der Sablatnig SF2 (791) zu einem Aufklärungsflug auf. Mitten über dem Kanal brach die Kurbelwelle des Mercedes D III Motors, kurz darauf erfolgten zwei starke Explosionen im Rumpf durch die der Beobachter Zeh aus dem Sitz herausgeschleudert wurde. Er konnte sich gerade noch aussen am Rumpf festklammern, während Christiansen im seichten Gleitflug auf dem Meer landete. Nachdem sie einige Stunden auf dem Meer getrieben waren entdeckte sie das U-Boot UB10 und nahm sie an Bord. Das Flugzeug 791 wurde durch rammen vom U-Boot versenkt. Noch in der Nacht stiegen Christiansen und Zeh auf das A-Boot A19 um und trafen um 22.11 Uhr wieder auf der Station ein. Die Laufbahn des Flug-Mechaniker-Gast Zeh ist typisch für die Fronstation Zeebrügge. Ursprünglich war Zeh als Mechaniker auf die Station versetzt worden, hier wurde aber bald seine Fähigkeit zum Beobachter erkannt und Christiansen setzte sich für die Versetzung zum fliegenden Personal ein. Ebenso erwarben in Zeebrügge Beobachter ihren Pilotenschein, Lt. Höhfeld am 6. und Lt. z. S. Klotz am 16. November. Nachdem diese Praxis der Umschulung von Beobachtern zum Piloten auch auf andere Stationen übergriff, schritt der BdFlieg im Jahr 1917 ein und verbot diese Eigenmächtigkeit grundsätzlich.

In der Nacht vom 9. auf den 10. November griffen mehrere englische Flugzeuge die Mole an und warfen 27 Bomben ab. Nach dem Abdrehen erhielt die Short 184 (8016) der RNAS Dunkirk vor der Mole Treffer der deutschen Flak und musste auf See notlanden. Das Torpedoboot A 12 schleppte anschließend die Short mit dem unverwundeten Piloten FLt. GGG Hodge in den Hafen ein. Die kaum

beschädigte Short (8016) forderte zum Jahresende das SVK Warnemünde an, wo sie ab dem 3. Januar 1917 als Testflugzeug diente.⁵⁷

Nach fast zwei Jahren stetigen Einsatzes der Station Zeebrügge begann Ende November 1916 endlich die verstärkte Aufrüstung mit Kampfeinsitzern. Begonnen hatte es ab Oktober mit der Albatros W 4 (747), der Rumpler 6B1 (751) und der FF 43 (749). Im November und Dezember 1916 folgten weitere Rumpler 6B1. Die Leistungen der am 14. September 1916 gelieferten Brandenburg KDW (784) blieben aber weit hinter den Erwartungen der Piloten zurück, in der Folge findet sich im KTB auch kein Einsatz dieses Flugzeuges.

Nach den Erfahrungen auf den Fronstationen waren die Albatros W 4 den Brandenburg KDW durch die bessere Sicht des Piloten, der ausgezeichneten Wendigkeit, dem besseren Steigvermögen und der grösseren Geschwindigkeit weit überlegen. Zugleich mit der Einführung der ED-Typen wurden die Piloten abwechselnd zur Jastaschule Valenciennes kommandiert. Den Anfang machte Lt. z. S. Niemeyer, der nach 14 Tagen von der Jagdfliegerschulung aus Valenciennes Ende November nach Zeebrügge zurückkehrte. Das Wartungspersonal für die ED Typen wurde durch die Leutnante Schneider und Coeler aus Warnemünde direkt in Zeebrügge unterwiesen.

Am 27. November 1916 wird im KTB erstmals der Begriff „Kampfstaffel“ für die Einsitzer erwähnt, eine Zusammenfassung der ED und C Typen in eigene Staffeln fand aber erst im Laufe des Jahres 1917 statt.

Die Überlegenheit der neuen Kampfflugzeuge (Einsitzer) hatte sich schon am 10. November gezeigt. Die FF 43 und eine Albatros W 4 waren zum Jagdflug über See gestartet. Im Quadrat 080 b stiessen sie auf zwei Short-Seeflugzeuge und Lt. z. S. Schuler konnte in der FF 43 (749) nach heftigem Luftkampf eine Short zur Landung auf See zwingen. Die Besatzung der Short wollte sich aber nicht ergeben und feuerte weiterhin auf die FF 43. Daraufhin feuerte Lt. z. S. Schuler ebenfalls auf die Short, bis sein MG versagte. Beide Zeebrügger Flugzeuge flogen danach sofort nach Ostende und meldeten dem Hafenskapitän die treibende Short. Aber weder die ausgelaufenen Schiffe noch drei Suchflugzeuge fanden den Engländer. Da für diesen Tag kein Verlust des RNAS angegeben ist, konnte die Short sicher von den eigenen Schiffen geborgen werden.

⁵⁷ Monatsbericht des SVK, Flugzeug-Abteilung vom 3. Januar 1917.

Neben den täglichen Aufklärungsflügen, sowie häufigen Luftkämpfen endete das Jahr 1916 mit einem spektakulären Angriff auf ein U-Boot. Am 15. Dezember sichtete ein Kampfflugzeug auf hoher See ein unbekanntes U-Boot, dass sofort versuchte wegzutauchen. Da es sich um kein deutsches Boot handelte gab das Flugzeug ca. 50 Schuss auf das Boot ab. Erst jetzt stoppte das U-Boot und gab sich als holländisches Boot zu erkennen. Kurz darauf erschienen auch zwei holländische Torpedoboote, die Warnschüsse auf das deutsche Flugzeug abgaben. Das deutsche Seeflugzeug wackelte mit den Flächen als „*verstanden*“ Signal und kehrte nach Zeebrügge zurück.

Jahr 1917

Das Jahr 1917 sollte wieder einmal für alle Kriegsparteien die Entscheidung bringen. Aber schon längst war es an der Westfront zu einer Pattsituation gekommen. Frankreich zeigte zwar deutliche Schwächen, denn die blutigen Schlachten von Loretto, Verdun und an der Aisne der Jahre 1915 und 1916 hatten dem Land schwer zugesetzt. Die britischen Entlastungsangriffe bei Lille und an der Somme mündeten ohne sichtliche Erfolge in beiderseitigen schweren Verlusten. Aber auch das Deutsche Reich war zu keiner Entscheidungsschlacht mehr fähig.

Nachdem das Friedensangebot des Kaisers von der Entente abgelehnt worden war, erklärte das Deutsche Reich am 1. Februar 1917 den uneingeschränkten U-Bootkrieg. Dieser führte zwar zum Kriegseintritt der USA, doch wuchsen die Schiffsverluste der Entente enorm an. Im April 1917 verkündete der Erste Lord der Admiralität, John Jellicoe, vor dem Kriegskabinet dass Großbritannien den Krieg bis 1918 nicht mehr fortsetzen könne. Er bestand auf die Eroberung der flandrischen U-Boothäfen Ostende und Zeebrügge, da von den hier stationierten U-Booten der Flandernflottille ein Drittel der englischen Schiffsverluste verursacht wurden. Daraufhin begannen am 21. Mai 1917 die Flandernschlachten, die am 10. November 1917 ohne deutliche Erfolge eingestellt wurden. Auch an der flandrischen Küste verstärkten sich die Kampfhandlungen. Zur Verstärkung der Station Zeebrügge hatte man schon im November 1916 mit der Errichtung einer zweiten Seeflugstation in Ostende begonnen. Die Bauarbeiten zogen sich durch den strengen Winter bis Anfang 1917 hin und erst am 1. März 1917 konnten von Flandern II aus Ostende Flugzeuge starten.

Im Hinblick auf die zweite Seeflugstation in Flandern verfügte am 13. Januar 1917 der K.d.L.F., Kapitän z. S. Hans Herr, die neuen Bezeichnungen **See I** für Zeebrügge und **See II** für Ostende. Obwohl die alten Bezeichnungen Flandern I und Flandern II damit hinfällig waren, tauchen sie vereinzelt weiterhin in den Akten auf.

Jahreszeitlich bedingt vergingen die ersten Tage des Jahrs 1917 an der flandrischen Küste ruhig. Stürme und Schneetreiben verhinderten oft den Einsatz der Flugzeuge. Trotzdem nutzten die Flieger jede sich bietende Gelegenheit zu Aufklärungsflügen entlang der französischen und englischen Küste. Am 19. Januar 1917 lief der holländische Dampfer *Prins-Hendrik* nahe der belgischen Küste vor Westkapelle in den deutschen Hoheitsbereich. Hier wurde der Dampfer von einem

Seeflugzeug entdeckt, welches zur Kontrolle des Dampfers deutsche A-Boote zu Hilfe rief. Zur genaueren Untersuchung der Ladung eskortierten die A-Boote den Dampfer nach Zeebrügge. Am 23. Januar hatte Flugmeister Meyer in der Rumpler 6B1 (788) über Nieuport ein kurzes, ergebnisloses Gefecht mit einem feindlichen Landeinsitzer.

Obwohl der innere Molenbereich vor hohem Seegang schützte, überschlug sich die FF 43 (749) im Wellengang und wurde zerstört. Der Pilot konnte sich retten. Zwei Tage Später wurde auch die FF 33h (599) ein Opfer des Seegangs an der Mole. Das Flugzeug wurde ebenfalls total zerstört.

Der 1. Februar begann wieder mit stürmischem Wetter, während ein Aufklärungsflug entlang der französischen Küste noch durchgeführt werden konnte, musste die Aufklärung in Richtung England wegen Sturm abgebrochen werden. Nachmittags meldete die Marinestation Brügge zwei feindliche Landflugzeuge, die in Richtung Küste flogen. In Zeebrügge starteten auf die Meldung hin Flugmeister Meyer in der Rumpler 6B1 (788) und Lt. z. S. Niemeyer in einem zweiten Einsitzer mit Kurs Brügge. Westlich Brügge stießen sie in 3000 m Höhe auf den Feind und griffen sofort an. Als Niemeyer bis auf 300 m auf die Sopwith herangeflogen war, platzte eine Ölleitung seines mit höchster Drehzahl laufenden Motors und das ausspritzende Öl nahm ihm die Sicht. Als er seine Brille und die Frontscheibe gereinigt hatte war der Gegner schon ausser Reichweite.

Der Flugmeister Meyer verfolgte weiter seinen Gegner und konnte in dem folgenden Luftkampf in 2200 m Höhe die englische Sopwith Pup, No. N6161⁵⁸, der 1. Wing RNAS, treffen. Der Pilot FSLt GL Elliot musste daraufhin am Strand vor Breedene landen. Meyer geleitete die Sopwith Pup herunter, landete dann ebenfalls und rollte auf dem Wasser zum Strand. Anschließend nahm er den Piloten persönlich als seinen 5. Luftsieg gefangen, das bedeutete die beiden rauchten zusammen eine „*Players-Navy-Cut Zigarette*“, denn die deutsche Zigarette der Marke „*Heer und Flotte*“ lehnte Elliot höflich ab.

Nachdem herbeigeeilte Matrosen-Artilleristen FSLt GL Elliot als POW übernommen hatten, ermahnte Meyer die Artilleristen die Sopwith auf keinen Fall zu berühren. Die Sopwith Pup war nahezu unbeschädigt und Meyer wollte unbedingt Souvenirjäger vom Flugzeug fernhalten. Telefonisch informierte Meyer die Station in Zeebrügge und das Wartungspersonal transportierte die Sopwith zur Station. Intakte

⁵⁸ Die Sopwith Pup, N6161, wurde von der Fabrik Kingston-upon-Thames am 22. Januar 1917 zum Aircraft Park Dover geliefert. Über das Aircraft Depot Dunkerque kam sie dann zur B Flight der 3 (Naval) Squadron am 25. Januar 1917.

Beuteflugzeuge waren bei allen Abteilungen sehr begehrt, um deren Flugeigenschaften zu studieren. Sobald ein Beuteflugzeug von einer anderen Abteilung oder vom Flugpark beschlagnahmt worden war, gab es kaum eine Möglichkeit das Flugzeug wieder in den Besitz von See I zu bekommen. Die Freude über ein zusätzliches Flugzeug wurde aber noch am selben Tag durch den Verlust der FF 33h (815) getrübt, die in der Nacht bei einer Nebellandung im Hafenbecken zerstört wurde. Die Besatzung Lt. d. R. Frantz und Flugmaat Maukisch überstanden den Bruch unverletzt und schwammen in dem eisigen Wasser zur rettenden Mole.

Nach einem Aufruf des Befehlshabers der Marine-Fliegerabteilungen (BdFlieg) im Februar 1917 musste auch die Station See I ihre Beuteflugzeuge abgeben. In diesem Monat wurde in den Ausstellungshallen am Zoo in Berlin vom *Luftfahrerdank* eine Luftkriegsbeuteausstellung eröffnet. Eine eigene Abteilung widmete sich dem Marine-Flugwesen und der BdFlieg suchte dringend für die Ausstellung nach Beuteflugzeugen. Nachdem See I schon im Juli 1915 die Bleriot S.96 abgeben musste, wurden jetzt auch das FBA Boot zur Beuteausstellung nach Berlin verschickt. Ausserdem sollte See I nach einer Mitteilung vom 12. Februar 1917 alle nicht mehr voll verwendungsfähigen Flugzeuge und Seekampfeinsitzer an die Nordsee-Stationen überweisen. Wahrscheinlich wanderten auch hiervon einige Flugzeuge zur Ausstellung nach Berlin.

See I wird mit Landflugzeugen aufgerüstet:

Anfang Februar 1917 herrschten in Zeebrügge immer noch eisige Temperaturen. Der Molenhafen war vollkommen von Eisschollen bedeckt und ein Start von Seeflugzeugen war dadurch nicht mehr möglich. Damit der Flugbetrieb von Zeebrügge aus weiterhin aufrechterhalten werden konnte, beschloss der Stationsleiter Landflugzeuge anzufordern. Ein geeigneter Flugplatz mit Holzhalle war schon für die Bleriot Anfang 1915 an der Strasse nach Lisseweghe eingerichtet worden. In der Holzhalle war derzeit nur die Sopwith Pup untergestellt worden. Ein Testflug am 6. Februar von Flugmeister Meyer mit der Sopwith Pup bestätigte die Möglichkeit von hier aus mit Landflugzeugen zu starten. Kptlt. z. S. Bernhard von Tschirschky und Boegendorff schickte daraufhin sofort ein Telegramm an Kapitän z. S. Hans Herr:

„ An Admiralsstab der Marine. Wegen grosser aus der Schelde kommender Packeismengen, die sich bei dem stehenden Ostwind im Bogen der Mole Seebrügge stauen, und längs der

Küste ablagern, ist die Seeflugstation Zeebrügge augenblicklich unfähig, ihren Flugdienst mit Seeflugzeugen aufrecht zu erhalten. [...] daher wird gebeten, beim Kommandierenden General der Luftstreitkräfte umgehend 2 gute C-Maschinen und einen guten Kampfeinsitzer anzufordern und schnellstens her zuzenden. Vorbereiteter Flugplatz am Molenfuss und Unterbringungsmöglichkeit für diese 3 Flugzeuge ist vorhanden.“

Der KoGenLuft reagierte im Hinblick auf den U-Bootkrieg sofort, denn schon zwei Tage später trafen vom Flugpark in Gent ein Albatros D.III und ein Rumpler C-Flugzeug (FT) in Zeebrügge ein. Umgehend startete eine Besatzung mit der Rumpler zu einem längeren Aufklärungsflug über den Kanal. In der Folgezeit bewährte sich die Praxis von Landflugzeugen in Zeebrügge, obwohl wetterbedingt oft eine Flughöhe von 20 m nicht überschritten werden konnte. Im KTB von Zeebrügge wird bei den Aufklärungsflügen zwischen See- und Landflugzeug oftmals nicht unterschieden, erst im KTB des Marinekorps findet sich der Eintrag:

„11. Februar: Von der Seeflugstation wird von einer Landmaschine das Seegebiet der Schelde aufgeklärt.“

Der 13. Februar war wieder ein schwarzer Tag für die Station See I. Die Besatzung Lt. z. S. Exner und Vize-Flugmeister v. Stosch wollten mit der FF 33e (878) einen Probeflug unternehmen, plötzlich stürzte die Maschine aus 400 m Höhe ohne erkennbaren Grund ab und zerschellte im Hafenbecken. Exner und Stosch konnten nur noch tot geborgen werden.

Langsam besserte sich das Wetter an der Küste und die Seeflugzeuge konnten wieder ihrer täglichen Aufklärungsarbeit nachgehen. Beide Seiten hielten sich allerdings noch zurück, und so kam es kaum zu Begegnungen in der Luft. Erst am 14. Februar bombardierten Lt. z. S. Frantz und Flugmaat Elsässer wieder englische Frachtschiffe in den Downs mit 15 Bomben und konnten Treffer erzielen.

Sorge bereiteten dem technischen Personal die Schwimmer der Albatros W 4. Die Schwimmerböden und die Spanten vor den Stufen zeigten Risse, so dass die Flugzeuge vorerst nicht eingesetzt werden konnten. Eine Rückfrage beim SVK in Warnemünde bestätigte einen Konstruktionsfehler. Die Kaiserlichen Werften in Kiel und Wilhelmshaven stellten jeweils für ihre unterstellten Seeflugstationen umgehend verstärkte Schwimmer her und Ende Februar trafen die Ersatz Schwimmer in Zeebrügge ein.

Am 1. März konnte auch wieder ein FL-Boot (FL 7) eingesetzt werden. Das Ziel war diesmal die Mole von Nieuport. In den vergangenen Wochen war auf der Mole ein französischer Artillerie-Leitstand eingerichtet worden, von dem aus das Feuer auf die deutschen Stellungen geleitet wurde. Drei Flugzeuge sicherten das Boot nach der Ausfahrt aus dem Hafen von Zeebrügge und der FL-Leitstand Ostende führte das Boot bis auf 1000 m an die Mole heran. Hier übernahm das FL-Flugzeug die Steuerung und mit Höchstgeschwindigkeit lief das Sprengboot auf die Hafeneinfahrt von Nieuport zu. Als das Boot auf die Nieuporter-Mole zusteuerte eröffnete französische Artillerie und Flak ein heftiges Abwehrfeuer. Wenige Minuten später fuhr das Boot in den östlichen Teil der Hafeneinfahrt und die Explosion zerstörte einen grossen Teil der Mole. Ohne technische Probleme war damit erstmals ein Einsatz eines Fernlenkbootes erfolgreich durchgeführt worden. Auch die drei sichernden Flugzeuge kehrten unversehrt nach Zeebrügge zurück.

Trotzdem verlor die Station See I an diesem Tag noch ein Flugzeug. Die Rumpler 6B1 (896) überschlug sich bei der Landung im Hafenbecken und versank. Der Pilot konnte sich aus dem Wrack befreien und wurde von einem Ruderboot aufgenommen. Des Weiteren mussten zwei Kampfeinsitzer nach Ostende an See II abgegeben werden.⁵⁹

Beide Stationen arbeiteten anfangs sehr eng zusammen und die Einsätze von Ostende sind auch im KTB von Zeebrügge aufgeführt. Endlich wurde auch Zeebrügge vermehrt mit modernen Kampfeinsitzern und C-Typen ausgerüstet. Darunter befand sich auch die erste HFT Maschine, also eine mit Funksender und Empfänger ausgestattete FF. Da jetzt die Flugzeuge von FT-Stationen von der Küste angefunkt werden konnten vergab der BdFlieg am 29. März eine Vorschrift für FT-Rufnamen der Flugzeuge. Grundlage des Rufnamens war die Marine-Nummer der Flugzeuge, wobei von der vierstelligen Marine-Nr. die erste weggelassen wurde:

Marine Nr. 1002 – Rufnamen = 002 = frro

Marine-Nr. 1158 – Rufnamen = 158 = fbhn

Diese Rufnamen waren von der Marine-Nr. 501 bis 1500 anwendbar. FT-Flugzeuge mit Marine-Nr. unter 500 waren in der Marine nicht vorhanden, ab der Nr. 1500 sollte ab Herbst 1917 eine neue Signaltafel in Kraft treten.

⁵⁹ Weder im KTB von See I noch von See II werden die Marine-Nr. der Flugzeuge erwähnt.

Dies auf den ersten Blick komplizierte Verfahren erwies sich für die im Morsen gut ausgebildeten Beobachter als sehr praktikabel und die FT-Fliegerstation in Lisseweghe konnte sofort die entsprechende Meldung einem bestimmten Flugzeug zuweisen.

Die Seekampf-Einsitzer vom Typ Rumpler 6B1 und Albatros W4 erlaubten den Piloten jetzt auch in Luftkämpfe weit im Inland einzugreifen. Am 24. März um 12.20 Uhr traf die Meldung ein, dass fünf feindliche Flugzeuge über Brügge fliegen. Daraufhin starteten in Zeebrügge sofort zwei Kampfeinsitzer, gefolgt von zwei FF MG-Flugzeugen. Auch von See II in Ostende starten wenige Minuten später drei Kampfmaschinen. Der Gegner konnte allerdings nicht mehr gestellt werden, denn er hatte sich schon über die eigenen Linien zurückgezogen. Nur ein Kampfeinsitzer von Zeebrügge verfolgte noch die abfliegenden Engländer und hatte im Ypernbogen in 4500 m Höhe einen Luftkampf mit einem Sopwith-Doppeldecker. Den Luftkampf musste er aber abbrechen da in dieser Höhe das Öl seines MG eingefroren war und die Waffe versagte.⁶⁰

Zur Aufklärung über See war unterdessen die FF 33e (875) gesteuert von Olt. Gramlich und dem Beobachter Flugobermaat Emil Schneider gestartet. Um 14.05 Uhr sendete Olt. d. R. MA Ernst Gramlich die letzte FT-Meldung mit dem Inhalt:

„ich stehe im Quadrat 032 b, laufe Kurs SW“

Da anschließend Funkstille herrschte stiegen Suchflugzeuge auf, die aber das Flugzeug nicht finden konnten. Auch die Suche am folgenden Tag verlief ohne Ergebnis, Flugzeug und Besatzung blieben vermisst.

Erst nach Kriegsende sollten sich die genauen Umstände klären. Am 19. Oktober 1919 erschien Emil Schneider im Durchgangslager Wilhelmshaven und machte vor dem Vermissten-Suchdienst der Marine folgende Aussage:

„ Am 24. März 1917 früh bekam HFT Flugzeug 875 Befehl (Pilot Olt. Gramlich, Beobachter Flug Ob. Maat Emil Schneider) das Seegebiet Zeebrügge - Noordhinder-Feuerschiff – Hoek-van-Holland nach Handelsdampfern abzusuchen. Begleitet waren wir von einem Kampfflugzeug Nr.? Auf dem Flug nach Hoek-van-Holland zerbrach der Kompass im Beobachtersitz, ca. 10 sm nordwestlich Hoek-van-Holland machten wir photographische Aufnahmen von Handelsdampfern. Dabei verlor uns das

⁶⁰ MG-Wärmevorrichtungen erprobte das SVK ab dem 18. Juli 1917. Die Vorrichtungen der Fa. Richard Heilbran, Berlin waren vorerst nur für die beweglichen Parabellum-MG vorgesehen. Vgl. SVK-Waffenabteilung, Warnemünde.

Kampfflugzeug. Wir drehten nun um und nahmen Kurs auf Zeebrügge. Mittlerweile war Nebel aufgekommen und wir hatten keinerlei Orientierungspunkte mehr ausser dem Kompass im Tragdeck. Mit dem Kurs auf Zeebrügge 205 – 210⁰ kamen wir aber in den Kanal und mussten niedergehen. Der Kompass im Tragdeck zeigte falsch. Wir gaben nun SOS Zeichen. In der Nähe befanden sich einige englische Vorpostenboote. Eines derselben näherte sich uns und eröffnete aus ca. 50 m das Feuer aus MG und Gewehren. Ich hatte mittlerweile die beiden Schwimmer eingetreten. Als ich an Bord geholt wurde lag der Rumpf bereits ganz im Wasser. (Olt. Gramlich wurde vorher an Bord geholt). Als ich an Bord kam, bekam ich zuerst einen Fusstritt und wurde dann mit vorgehaltenem Revolver in das vordere Matrosenlogis hinuntergestoßen. Abends gegen 22.00 Uhr lief der englische Vorpostendampfer in Le Havre ein. Am Kai erwartete uns ein Auto mit einigen französischen Staboffizieren. Wir wurden nach einer Kaserne gebracht und dort völlig entkleidet. Hierauf wurde ich von Herrn Olt Gramlich getrennt. Ich sollte nun Aussagen über U-Flottillen, Torpedoboots-Flottillen und Küstenbefestigungen von Flandern machen. Dies verweigerte ich und wurde nach ½ stündigem Verhör ins Gefängnis abgeführt. Dort verbleibe ich bis zum 25. März abends. Dann wurde ich in Begleitung von drei französischen Gendarmen nach Paris transportiert. Bei meiner Ankunft in Paris auf dem Gare du Nord wurde ich von dem Publikum bespuckt und dann nach einem Gefängnis transportiert. Dort wurde ich wieder völlig entkleidet und genau durchsucht. Am 26. März ca. 11.00 Uhr wurde ich nach der Admiralität transportiert und sollte dort Aussagen machen, welche ich wieder verweigerte. Die Anrede immer „Aviateur-boche“. Ich wurde immer gefesselt transportiert. Am 26. März abends wurde ich wieder nach dem Gare du Nord transportiert und kam am 27. März mittags in Eteble (Etaples) an. Dort traf ich wieder mit Olt. Gramlich zusammen. Herr Olt. hatte den gleichen Weg durchlaufen. In Eteble bleiben wir einen Tag in der Zelle der Gendarmerie-Station. Abends 27. März wurden wir dann wieder nach Montreuil zurücktransportiert. Dort wurden wir wieder an den Engländer übergeben. Beim Verhör am 28. März früh wurde mir alles weggenommen. Wir wurden nun in einem Gewölbe 50 Stufen unter dem Erdboden vom 27. März bis 8. April eingesperrt gehalten und durften nur ½ Stunde täglich an das Tageslicht. Am 8. April wurden wir nach Le Havre transportiert und kamen dort

in ein Sammellager. Am 6. Mai kam ich nach England in das Lager Brocton.“

Als Ersatz für Flugobermaat Emil Schneider traf von der II. Seeflieger-Abteilung, Wilhelmshaven der Vize-Flugmeister Bernhard Wladika ein. Der als Beobachter noch unerfahrene Wladika war im Januar 1915 mit 17 Jahren in die Marine eingetreten. Ab September 1915 diente er auf dem Linienschiff „*Kaiser Karl der Grosse*“. Da die Hochsee-Flotte aber nur untätig in den Häfen dümpelte, meldete sich Wladika schon im Januar 1916 zu den Marinefliegern. Im Sommer 1916 wurde er dann als Beobachter ausgebildet und im März 1917 nach Zeebrügge versetzt.⁶¹

Torpedoflugzeuge werden in Zeebrügge erprobt:

Nachdem sich für den Testeinsatz von FL-Booten an der flandrischen Küste ein weites Feld geboten hatte, sollten jetzt auch die Torpedo-Flugzeuge von Zeebrügge aus eingesetzt werden. Diese neue Waffe war im „*Sonder-Kommando Flensburg*“, später in der I. und II. T-Staffel, in Einsätzen in der Ostsee herangereift. Nach umfangreichen Probeflügen und Einsätzen gegen die russische Flotte sollten sich die Torpedo-Staffeln nun gegen die Royal Navy beweisen. Am 25. März 1917 traf das erste Torpedo-Flugzeug der II. T-Staffel mit einem Vorauskommando der Abteilung auf der Mole ein. Die T-Staffeln waren selbständige Formationen und unterstanden hier dem Kommando der Seeflieger des Marinekorps. In Zeebrügge nutzten sie die ausgezeichnete Infrastruktur der Station, wie Hallen und Kräne für die schweren Flugzeuge. Die Offiziere wohnten ebenfalls im Palace Hotel am Molenfuss, während die Mannschaften auf dem Dampfer *Brügge* logierten. Im Folgenden wird die T-Staffel nur erwähnt, wenn sie mit den Flugzeugen von See I operierten.

Anfang April traf auf der Station der Flugmechaniker-Maat Müller vom SVK aus Warnemünde ein. Müller hatte in Eigeninitiative in den vergangenen Wochen die Bomben-Abwurfvorrichtung der Fa. Kohlbach verbessert. Müller führte in Zeebrügge mit den Bombenmechanikern die Umbauten an den vorhandenen Flugzeugen durch. Hierbei musste die Abwurf-Vorrichtung in die Mitte des Rumpfes vor dem Beobachtersitz verlegt, und ein Fuß-Pedal zum Auslösen der Bomben eingebaut werden. Auch die Schulung der Beobachter in die verbesserte Zielvorrichtung übernahm Müller.

⁶¹ Ehrenrangliste der Kaiserlich Deutschen Marine 1914 -18, Berlin 1930.

Anschließend reiste er zu den Seeflugstationen in Constanza am Schwarzen Meer und nach Konstantinopel weiter. Auch die Technik des Luftbildes wurde stetig verbessert. Eigens für Luftbilder hatte die Fa. Agfa spezielle Glasplatten mit grossem Kontrast entwickelt, diese mit der Aufschrift „Fliegerplatten“ wurden am 16. April nach Zeebrügge geliefert. Die Luftbilder durften ab sofort nur auf Glanzpapier abgezogen werden, die Bildauswertung ergab so die besten Ergebnisse. Für die technischen Aufnahmen genügte das matte Fotopapier.

Zunehmende Bombenangriffe auf die Mole und Nachtjagd:

Die Aufrüstung des Marinekorps an der flandrischen Küste im Frühjahr 1917, durch die Zuweisung moderner Flugzeuge und die Inbetriebnahme der Station Ostende entging natürlich auch der feindlichen Aufklärung nicht. See I und See II begannen in Zusammenarbeit mit den Seestreitkräften eine ernste Bedrohung der feindlichen Marinen am Kanal zu werden. Als erste Abwehrmaßnahme wurden beide Stationen massiv bombardiert und Zeebrügge sollte in der Folge auch durch starken Schiffsbeschuss angegriffen werden. In den mond hellen Nächten waren die feindlichen Flugzeuge von der Mole aus gut zu beobachten. Daraufhin machte Kptlt. z. S. Bernhard von Tschirschky und Boegendorff seinen Fliegern den Vorschlag die Bomber mit Abwehrflugzeugen direkt über Mole zu bekämpfen. Die Kameraden der Feldflieger-Abteilung hatten schon gute Ergebnisse damit erzielt. Wenn auch ein Abschuss bisher noch nicht gelungen war, so drehten die feindlichen Flugzeuge bei der Anwesenheit eines Nachtjägers entweder ab, oder warfen ihre Bomben planlos ab. Ein erster Nachtjagdversuch fand in der Nacht vom 4. auf den 5. April 1917 statt. Der Tag hatte in Zeebrügge mit stürmischen Winden begonnen und erst gegen Nachmittag flaute der Wind etwas ab, so dass die übliche Fernaufklärung bis zur englischen und entlang der französischen Küste durchgeführt werden konnte. Nachdem alle Flugzeuge wohlbehalten wieder an der Mole gelandet waren, wollten die Seeflieger in Zeebrügge den Tag ruhig in der Messe ausklingen lassen. Aber um 22.15 Uhr wurden aus Breedene und De Haan feindliche Flugzeuge gemeldet. Schon wenige Minuten später erschien das erste feindliche Flugzeug der französische Aviation Maritime aus St. Pol über der Mole und warf aus 300 Meter Höhe einige Bomben ab. Diese explodierten ausserhalb der Mole am Torpedoschuppen ohne Schaden anzurichten. Auch die Bomben eines zweiten Flugzeuges richteten keinen Schaden an, erst die Bomben des dritten Flugzeuges trafen:

„Nach einer weiteren halben Stunde erschien ein neues Flugzeug, das in einer Höhe von 250 m entlang der Mole flog. Das Flugzeug wurde vom MG-Stand der Seeflugstation heftig beschossen, sowie von den weissen Mäusen (Leuchtgranaten) der Molenbatterie und Schrapnell (Splittergranaten) der Württemberg-Batterie. Das Flugzeug warf zwei Bomben, eine fiel ins Wasser. Eine zweite Bombe auf ein kleines Schiff, das beim Torpedokran am Kai lag. Das Schiff wurde auseinandergesprengt, anscheinend infolge Kesselexplosion und sank sofort. Die Sprengstücke und der Luftdruck verursachten die meisten Beschädigungen auf der Seeflugstation. Der Torpedokran hat seine Rückwand verloren und ist für mindestens drei Tage unklar. Die Stirnseiten der Torpedohallen sind herausgeschlagen. Torpedoflugzeuge selber sind nicht beschädigt. Von den Gestern angekommenen und auf dem Gleise der Torpedohalle stehenden neuen Flugzeuge 1003, 1006, 1067 und 1068 sind zwei, die HFT-MG Friedrichshafen 1003 und 1006 fast vollkommen zerstört und werden umgehend zurückgesandt. [...] Der Brieftaubenstand wurde wenig beschädigt. Ein Mann, der Flugzeugmatrose Erich Busch, wurde schwer verletzt und nach dem Kriegslazarett I überführt, wo er noch in derselben Nacht seinen Verletzungen erlag.“

Von Zeebrügge waren zur Abwehr zwei FF 33 aufgestiegen, die zur eigenen Erkennung periodisch das Erkennungssignal mit der Leuchtpistole abgaben: ein weisser Stern, der in zwei rote Sterne zerfällt. Aber in dieser Nacht gelang es den beiden Abwehrflugzeugen nicht die feindlichen Bomber abzudrängen. Die bei dem Luftangriff auf der Mole beschädigten FF 33L (1003 und 1006) wurden per Bahn zur II. SFA zurückgeschickt und in Wilhelmshaven wieder aufgebaut. Im Oktober überwies der BdFlieg dann beide Flugzeuge an die Ostsee. Die Station See I erhielt als Ersatz einige HFT Flugzeuge vom Typ Sablatnig SF5. Als Reaktion der feindlichen Bombenangriffe auf die Mole beschloss Kptlt. z. S. Bernhard von Tschirschky und Boegendorff die englische Küste zu bombardieren. Am Abend des 6. April startete die FF 33e (804) zur Wetter- und Sichterkundung zur englischen Küste. Die Fernsicht war wegen Nebel zwar gering, günstig erschien aber die mondhelle Nacht. Kurz vor 21.00 Uhr starteten dann drei mit Bomben beladene Flugzeuge. Eine FF 33 warf auf Ramsgate vier 12 Kg Bomben ab und das zweite Flugzeug attackierte die auf Reede liegenden Schiffe. Die dritte Maschine verflog sich in dem starken Nebel und musste mit ihrer Bombenlast umkehren.

In der nächsten Nacht war wegen Regen und Wolken mit einem weiteren feindlichen Bombenangriff auf die Mole nicht zu rechnen. Aber in der Nacht vom 7. auf den 8. April herrschte wieder gute Sicht und der Mond beleuchtete die Station. Kptlt. z. S. von Tschirschky und Boegendorff verfasste hierzu folgenden Bericht:

„Von 22.00 Uhr bis 2.00 Uhr flog ein deutsches Abwehrflugzeug. Um 23.20 Uhr kam der erste feindliche Flieger und warf 3 Bomben ab. 23.45 Uhr kam der zweite Flieger und warf 4 Bomben ab. 00.20 Uhr kam der dritte Flieger und um 00.55 Uhr der vierte feindliche Flieger. Sämtliche Bombenabwürfe lagen kurz vor und kurz hinter der Mole in der Nähe des Torpedoschuppens. Das eigenen Abwehrflugzeug kam zweimal auf kurze Entfernung gegen den feindlichen Flieger zum Angriff, konnte diesen jedoch nicht herunterholen. Vor jedem Angriff des feindlichen Fliegers, den er aus ungefähr 800 Meter Höhe im Gleitflug auf die Mole herunterstossend, ausführte, feuerte er ein dem deutschen E.S. (Erkennungssignal) neuer Art sehr ähnliches Signal. Diese Beobachtung ist vollkommen einwandfrei. Es ist nicht möglich, dass es sich um das deutsche Abwehrflugzeug handelte, denn dieses hat nur wenig E.S. gefeuert. Das eine Mal befand sich das deutsche Abwehrflugzeug über Blankenberghe, während über dem Molenkopf der feindliche Flieger angriff und dort E.S. feuerte. Aus dem obigen Bericht geht hervor, dass der Feind das E.S. neuer Art kennt. Ferner geht aus obigem Bericht hervor, dass die feindlichen Flieger, die in der Nacht vom 5. auf den 6. April angegriffen haben, die Boote der III. Flottille vor der Mole ausgemacht haben.“

Die Torpedoboote der III. Flottille ankerten aus Sicherheitsgründen seit Anfang April in den Nächten nicht mehr am Kai, sondern positionierten sich in der Hafenummitte. Dieser Ankerplatz war sicher von den feindlichen Bomberbesatzungen entdeckt worden, denn am 8. April um 00.15 Uhr wurde hier das Torpedoboot G88 von einem feindlichen U-Boot verenkt. Einem zweiten Torpedo konnte das Torpedoboot V81 ausweichen und der Torpedo explodierte erst an der Mole. Nach Tagesanbruch suchten mehrere Flugzeuge das feindliche U-Boot in den seichten Gewässern vor der Küste, konnten es aber nicht mehr entdecken.

Weiterhin nutzten die englischen und französischen Bomber die mond hellen Nächte für Angriffe auf die Mole, im Monat April wurde die

Station insgesamt neunmal bombardiert. Wobei jedesmal Abwehrflugzeuge von Zeebrügge aufstiegen. Einen abschliessenden Erfahrungsbericht der Nachtjagd verfasste Kptlt. z. S. von Tschirschky und Boegendorff für die „Mitteilungen aus dem Gebiete des Luftkrieges“:

„In Zeebrügge kam als Ziel für die Bombenangriffe der feindlichen Flieger das Molengebiet in Betracht. Das Abwehrflugzeug fliegt in der Höhe, in der die feindlichen Flieger gewöhnlich angreifen. Kreist so, dass es die Mole dauernd im Mondlicht überblicken kann. Bei hellem Mondschein kann man dann jedes Flugzeug, das in der eigenen Flughöhe die Mole überfliegt, einwandfrei sehen.

Ist das feindliche Flugzeug höher oder tiefer, so ist das Erkennen desselben schwieriger. Jedoch wird man bei guter Aufmerksamkeit noch bis zu einem Höhenunterschied von 500 m jedes Flugzeug bemerken. Der Angriff muss stets so geführt werden, dass man das feindliche Flugzeug immer im Mondlicht behält, da beide Flugzeuge sich kaum gegenseitig sehen können, sondern immer nur das im Dunkeln befindliche das andere.

Hat das Abwehrflugzeug einen Gegner ohne Mithilfe von Scheinwerfern entdeckt, so dürfen diese während des Luftgeftes nicht versuchen, den feindlichen Flieger in ihrem Lichtkegel zu fassen, da dies den eigenen MG-Schützen stört. Die Zusammenarbeit zwischen Flak und Abwehrflugzeug war folgende: Um sich den Schweinwerfern beim Suchen nach dem feindlichen Flugzeug als eigenes zu erkennen geben, schießt der Beobachter ab und zu rote Leuchtspurgeschosse. Die Flak schießen bei einem Angriff feindlicher Flieger Sperrfeuer über der Mole. Der Abwehrflieger greift daher nur vor oder nach dem Überfliegen der Mole an. Zielfeuer ist der Flak während des Fliegens eines eigenen Abwehr-Flugzeuges nicht gestattet. Bei den hier gemachten Versuchen gelang es dem Abwehrflugzeug mehrere Male auf nahe Entfernung an einen Gegner heranzukommen, wenn dieses entweder vom Scheinwerfer gefasst worden war oder aber in den Lichtschein des Mondes hineinkam. Gefangene Engländer sagten aus, dass ihnen die Anwesenheit eines Abwehrflugzeuges bei ihren Angriffen sehr unangenehm war und dass z. B. eines ihrer Flugzeuge mit zahlreichen MG-Treffern zurückgekehrt war.“⁶²

⁶² BdFlieg, Mitteilungen aus dem Gebiete des Luftkrieges, Nr. 2 vom 14. Juli 1917.

Am 19. April 1917 begleiteten ein Einsitzer und eine HFT-Flugzeuge vier Torpedoflugzeuge, die in den Downs feindliche Schiffe torpedieren wollten. Bei Nordboje entdeckten sie einen bewaffneten 4000 t Dampfer und das Torpedoflugzeug Brandenburg GW (701) flog in 5 m Höhe das Schiff an. Aus 400 m Entfernung löste Lt. d. R. Krüger den Torpedo und der Pilot Olt. z. S. Wedel zog die Brandenburg hoch und überflog das Schiff in Masthöhe. Trotz der idealen Abwurfhöhe ging der Torpedo nach kurzem Lauf auf Grund. Auch beim zweiten Torpedoflugzeug (702), das ein 1500 t Schiff angriff, ging der Torpedo auf Grund. Die Besatzung der Brandenburg GW (700) fand kein lohnendes Ziel und kehrte mit dem Torpedo nach Zeebrügge zurück. Lt. Freude und Flgmt. Berghoff flogen in der Brandenburg GW (703) zum Hafen von Ramsgate. Die Hafeneinfahrt verspernte ein grosser Bagger und Berghoff wies seinen Piloten auf das Schiff ein. Auf kurze Distanz löste er den Torpedo und noch beim Abdrehen hörten sie eine gewaltige Explosion. Im selben Moment eröffneten alle Schiffe im Hafen schweres Flakfeuer auf die Brandenburg und da sie ihren Jagdschutz im Nebel verloren hatten flogen Freude und Berghoff im Tiefflug mit höchster Drehzahl nach Zeebrügge zurück.

Am frühen Morgen des 21. April 1917 rief der Chef der III. Flottille Fregattenkapitän Adolf Kahle den Stationsleiter Kptlt. z. S. Bernhard von Tschirschky und Boegendorff an das Telefon. Zwei von Kahles Torpedobooten waren nach einem Nachtgefecht überfällig und das Schicksal der Boote sollte durch Luftaufklärung erkundet werden. Hierzu wieder ein Bericht vom WTB:

„Leichte deutsche Seestreitkräfte sind in der Nacht vom 20. zum 21. April in den östlichen Kanal und gegen die Themsemündung vorgestossen. Die Festungen Dover und Calais wurden auf nahe Entfernung mit insgesamt 650 Schuss wirkungsvoll unter Feuer genommen. Ein vor Dover angetroffenes Bewachungsfahrzeug wurde vernichtet. [...] östlich von Dover kam es zu scharfen Gefechten auf nächste Entfernungen. Ein feindliches Führerschiff wurde durch Torpedo versenkt. Von unseren Torpedobooten sind E 85 und E 42 nicht zurückgekehrt und müssen als verloren gelten.“⁶³

Zur Suche nach den Torpedobooten starteten zwei FT-Flugzeuge von See I und zur Unterstützung vier Einsitzer der Station See II (787, 788, 898 und 1041). Die letzte Position der deutschen Torpedoboote wurde

⁶³ Kriegstagebuch aus Schwaben 1917, Heft 95, Stuttgart 1917.

an die FT-Flugzeuge gefunkt und die Besatzungen suchten das Gebiet West-Hinder bis zur englischen Küste ab. Ausser einer unbekanntem Netzsperrung südlich West-Hinder konnten sie aber nichts entdecken. Entlang der französischen Küste kehrten sie zurück, dabei entdeckten sie auf See ein feindliches Luftschiff in der Höhe Nieuport. Die Position wurde sofort nach Zeebrügge gefunkt und von der Station starteten Flugmeister Meyer und Oberflugmeister Kästner in der Rumpler 6B1 (1040) und Brandenburg KDW (1067). Im KTB findet sich hierzu eine kurze Beschreibung:

„Querab Nieuport sichteten sie das Luftschiff und verfolgten es bis 086 b. Beide Einsitzer eröffneten das Feuer auf ca. 200 m Entfernung und trugen den Angriff trotz heftiger Beschießung vom Luftschiff aus bis 20 m an das Luftschiff heran. Das Luftschiff fing Feuer und stürzte aus einer Höhe von 500 m brennend in See. Es führte die Bezeichnung C 17.“

Erst im KTB des Marinekorps Flandern finden sich detaillierte Berichte, Flugmeister Meyer schrieb:

„Ich startete auf die Meldung hin, dass ein feindliches Luftschiff gesichtet sei um 12.45 Uhr mit Rumpler 1040. Querab Nieuport sichtete ich das Luftschiff und holte es im Quadrat 086 beta ein. Ich griff es sofort aus gleicher Höhe an und begann auf 50 Meter Entfernung mit stark gedrosseltem Motor zu schießen. Erhielt dabei MG-Feuer und streute Ballon und Gondel mit ungefähr 400 Schuss Leuchtschiffmunition ab. Als ich auf ungefähr 20 Meter heran war, begann das Luftschiff achtern zu brennen, worauf ich die Maschine nach rechts herumwarf. Als ich das Luftschiff wieder sah, hatte es sich aufgebäumt und stürzte brennend ins Wasser. Noch in 250 Meter Höhe verschwand die Gondel im Flammenmeer.“

Auch Oberflugmeister Kästner verfasste einen Bericht:

„Ich startete auf die dieselbe Meldung hin mit dem Brandenburg Seekampfeinsitzer 1067. Sichtete das Luftschiff auch querab Nieuport in etwa 800 Meter Höhe und verfolgte es mit Flugmeister Meyer zusammen. Hielt mich dabei in gleicher Höhe wie das Luftschiff. Kurz vor dem Angriff, der sich genau wie der Andere [Angriff] in äusserst kurzer Zeit abspielte, überstieg ich nun das auf etwa 500 Meter heruntergegangene Luftschiff und griff es bis auf allernächste Entfernung an. Flog dann dicht darüber hinweg, machte eine Kurve und als ich es wieder erblickte, brannte es bereits. Ich habe ungefähr 150 Schuss Leuchtschiffmunition bei dem Angriff, der nur auf den

Ballonkörper gerichtet war, verfeuert. Sah dann das Luftschiff sich aufbäumen und mit der Gondel vollkommen in Flammen gehüllt ins Wasserstürzen. Wo es noch ungefähr 3 Minuten weiterbrannte.“

Das abgeschossene englische Coastal Airship C 17 gehörte zur Station Pulham und befand sich auf einer Patrouillenfahrt entlang der Küste. 15 sm vor North Foreland wurde es von Meyer und Kästner entdeckt und brennend abgeschossen.

In Pulham war unterdessen das Schicksal von C 17 noch unklar, der Funkkontakt zum Coastal Airship war um 9.30 Uhr (englischer Zeit) abgebrochen, später berichtete ein Fischdampfer von einem *brennenden Zeppelin* bei North Foreland. Die zur Suche ausgesandten Schiffe und Seeflugzeuge der Royal Navy kehrten ergebnislos zurück, weder von dem Kommandanten FSLt E.G.O. Jackson und der Besatzung, noch vom Coastal Airship wurde etwas gefunden.⁶⁴ Erst am Abend erhielt man in Pulham vom Dechiffrierdienst der Royal Navy, dem Room 40⁶⁵, die Nachricht über den Abschuss von C 17.

Drei Tage später flog Lt. Christiansen Kptlt. z. S. Bernhard von Tschirschky und Boegendorff zur Seeflugstation Norderney. Der Grund ist unbekannt, allerdings hat von Tschirschky und Boegendorff in den nächsten Wochen das KTB nicht unterschrieben. Evtl liegt der Grund seiner Abwesenheit von der Station bei seinem Gesundheitszustand.⁶⁶ Die Leitung der Station übernahm Lt. z. S. Wolfgang Schuler.

Nach der Ehrenrangliste der Marine übernahm Kptlt. z. S. Bernhard von Tschirschky und Boegendorff im Mai 1917 die neu geschaffene Dienststelle „Kommandeur der Seeflieger des Marinekorps“. Zu seinem Stellvertreter oder Adjutanten ernannte er Lt. z. S. Erich Killinger. Wobei Killinger auch auf den Stationen See I und See II verschiedentlich Dienst tat.

Der April endete mit einem Glücksfall für das Marinekorps. Das U-Boot UC 70 war von Stützpunkt Brügge in Richtung Flamborough-Head an

⁶⁴ Vgl. Turpin, Brian, Coastal Patrol Airship 1915-1918, Cross & Cockade GB, Wetherby 1984.

⁶⁵ Seit Kriegsbeginn fing die Royal Navy deutsche Funksprüche auf. Da noch kein Dechiffrierdienst existierte übergab man diese an den Ausbildungsleiter der Marine, von diesem war bekannt, dass er sich für Kryptologie interessierte. Mit einigen deutsch sprechenden Soldaten machte er sich an die Entzifferung der Funksprüche. Aber erst mit dem erbeuteten Marineschlüssels des Kreuzers *Magdeburg* gelang es ihm die Nachrichten zu dechiffrieren. Vgl. Kahn, David: Fernmeldewesen, Chiffriertechniken und Nachrichtenaufklärung in den Kriegen des 20. Jahrhunderts, Bad Godesberg 1978.

⁶⁶ Am 16. Oktober 1918 verstarb Kptlt. v. Tschirschky u. Boegendorff nach schwerer Krankheit im Marine-Lazarett, Berlin.

der englischen Küste ausgelaufen. Ungefähr 30 Seemeilen vor der Küste trafen sie auf ein englisches Fischerboot und UC 70 lief zur Kontrolle heran. Das Fischerboot war unbewaffnet und gerade wollte UC 70 seine Fahrt fortsetzen, als dem Steuermann Graßl einfiel die Fischer nach einer Navigationskarte zu fragen. Gegen einige Flaschen Rum und Packungen Biskuits übergaben die Fischer ihre Karte, auf der alle Minenfelder und U-Bootnetze von Flamborough-Head bis Sunderland verzeichnet waren. Im U-Boot wurde die Karte eiligst kopiert und nach einer Stunde setzte UC 70 seine Fahrt fort. Die Karte wurde umgehend durch ein Seeflugzeug nach Zeebrügge gebracht und hier für die Schiffe und Flieger des Marinekorps vervielfältigt. Anfang Mai 1917 wurden die Flugbewegungen an der Küste durch starken Nebel behindert. Ein HFT-Flugzeug überraschte am 1. Mai einen feindlichen Dampfer vor der Scheldemündung und konnte mehrere Bombentreffer auf dem Schiff erzielen. Tags darauf erreichte die Station ein Hilferuf der I. Marine-Feldflieger-Abteilung. Ein Land-Flugzeug mit der Besatzung Lt. Eberhard Stettner und Vizeflugmstr. Bernhard v. Wintersheim waren vor Westende über See abgeschossen worden. Die Station wurde gebeten nach Überlebenden zu suchen, allerdings fand das Suchflugzeug keine Spur mehr von den Vermissten. Im KTB des RNAS Dunkerque ist hierzu eine Meldung verfasst worden:

*„Flight Commander Hervey and Sub-Lieutenant Hail brought down a hostile photographie machine which fell in DUNKERQUE. Pilots searched it five miles out to sea off Middelkerque and chased it down the coast as far as Gravelines when it turned Eastwards. The Observer was shot early in the fight and his body fell out and was picked up four miles from where the machine crashed.“*⁶⁷

Am 10. Mai kam es bei Noord-Hinder zu einem Seegefecht zwischen englischen Kreuzern und Zerstörern mit deutschen Torpedobooten. Zwei Flugzeuge der Station griffen in das Gefecht ein und warfen einige 12 Kg Bomben auf die feindlichen Zerstörer. Bei der Rückkehr zur Station flog das Begleitflugzeug, die Brandenburg KDW (912) mit Olt. z. S. Kurt Reinert, gegen den Fahnenmast der Flugzeughalle und stürzte auf die Mole. Reinert erlitt dabei einen komplizierten Oberschenkelbruch und musste in das Lazarett Brügge eingewiesen werden, hier verstarb er am 28. Mai 1917. In der Nacht zum 12. Mai kamen die Flieger von Zeebrügge nicht zur Ruhe, da laufend feindliche Landflugzeuge Bomben auf die Mole

⁶⁷ Evtl. auch FSL Mott in der Sopwith Pup (N5188).

warfen. Die Angriffe erfolgten einzeln mit langen Pausen dazwischen. Die feindlichen Flugzeuge steuerten entweder von See oder von Land her die Mole an und warfen beim Überflug entlang der langgestreckten Station ihre Bomben ab. Da die Mole höchstens 75 m breit war, ergab sich so die grösste Trefferwahrscheinlichkeit. Gegen Morgen befanden sich immer noch neun feindliche Flugzeuge in der Nähe. Da die eigenen Einsitzer für einen geplanten Flug zurück gehalten werden mussten, bat der Stationsleiter telefonisch die Kest 8 des Heeres um Unterstützung. Die Kest 8 war seit dem 3. April 1917 auf dem Platz Nieuwmunster zur Unterstützung der Marineflieger in Flandern stationiert.

Am Morgen des 12. Mai startete dann bei dichtem Nebel um 6.15 Uhr ein FT-Flugzeug zur Frühaufklärung von der Mole. Der Flug führte entlang der Küste in Richtung Ostende und dann auf See zur Westhinder-Boje. Allerdings verhinderte der Nebel jede Sicht auf das Meer. Unterdessen waren über der Mole immer wieder feindliche Flugzeuge und Explosionen zu hören. Um 6.40 Uhr schlug eine erste schwere Schiffsgranate in der Nähe des Molenkopfes ein. Die englischen Monitore *HMS Terror*, *HMS Erebus* und *HMS Marshal Soult* jeweils mit 15 Zoll Geschützen, sowie Zerstörer hatten sich unbemerkt Zeebrügge genähert. Die Flotte der Royal Navy überschüttete die Station und die Schleusen des Brügge-Kanals mit Granaten. Sofort gab der Artilleriekommandeur des Marinekorps an die Küstenbatterien den Feuerbefehl und in Zeebrügge starteten um 7.30 Uhr vier Flugzeuge zur Artilleriebeobachtung. Zu ihrer Sicherung flogen noch sechs Kampfeinsitzer der Station mit. Der Beschuss der feindlichen Flotte hielt schon fast eine Stunde an und noch war von der Küste kein Schuss gefallen. Durch die Nebelwand konnten weder die Schall- noch die Lichtmess-Trupps der Küstenartillerie die englischen Schiffe orten. Erst als die HFT-Flugzeuge die englische Flotte nördlich von Zeebrügge entdeckten und deren Position nach Zeebrügge gemeldet hatten, löste sich die Spannung. Jedes Flugzeug nahm dann sofort mit den ihr zugewiesenen Batterien, wie *Kaiser Wilhelm II* (30,5 cm), *Hertha* (21 cm), *Freya* (21 cm) und *Tirpitz* (28 cm) FT-Kontakt auf und meldete die Position der feindlichen Schiffe. Seit April 1917 hatten alle schweren Batterien eine eigene FT-Station, über die sie mit den Flugzeugen direkt kommunizieren konnten. Die Batterie *Kaiser Wilhelm II* eröffnete von ihrem Standort bei Knokke das Feuer und schoss zwei Vollsalven ihrer 405 Kg schweren Panzersprenggranaten gegen die Monitore. Wegen des dichten Nebels konnte das Flugzeug allerdings die Einschläge nicht sehen und daher keine Ziel-Korrektur an die Batterie durchgeben. Auch die

anderen Küstenbatterien feuerten inzwischen nach den Koordinaten ihrer Beobachtungs-Flugzeuge. Eine andere Möglichkeit als dieses Planschießen bestand wegen des Nebels nicht. Gegen 8.00 Uhr zog sich die englische Flotte nach Nord-Westen zurück. Insgesamt waren von der Royal Navy auf Zeebrügge 90 Granaten vom Kaliber 15 Zoll und 60 im Kaliber 12 Zoll abgeschossen worden. Auffallend war die hohe Anzahl der 15 Zoll Blindgänger. Artillerie-Mechaniker der Matrosen-Artillerie entschärften später die Granaten und fanden hierauf den amerikanischen Stempel *Carnegie Steel Co. 1916*. Wahrscheinlich waren die Zünder falsch eingestellt, sodass die Granaten im weichen Sandboden nicht explodierten. Die Seeflugstation auf der Mole und die Schleusen des Brügge-Kanals blieben durch den Beschuss unbeschädigt. Allerdings waren die Eisenbahnschienen zur Mole getroffen und die Straße Zeebrügge – Blankenberghe aufgerissen worden. Lobend ist im KTB von See I der Einsatz der Kest 8 und der Marine-Feldjagdstaffel erwähnt, welche die Artillerie-Flugzeuge der englischen Flotte energisch bekämpften. Die Sopwith Pup (N6185) wurde dabei direkt vor der Mole abgeschossen.

Der 15. Mai 1917 begann bei klarer Sicht mit einem Jagdflug von drei FF 33L (936, 937 und 938) in Richtung Themsemündung. In der Nähe des Leuchtturms Kentish-Knock stießen die drei FF 33L auf die französischen FBA-Flugboote No. 409 (D.5), und No. 422 (D.12), sowie die Sopwith No. SH1 (D.21) Bébé⁶⁸ der CAM Dunkerque. Olt. Christiansen beschrieb den Luftkampf im KTB:

„Vor der Themsemündung in 044 b wurde um 6.45 Uhr ein feindliches Geschwader gesichtet und sofort angegriffen. Nach kurzem, heftigem Luftkampf wurden alle drei feindlichen Maschinen abgeschossen. Der Sopwith-Kampfeinsitzer stürzte senkrecht ab und zerschellte beim Aufschlag auf das Wasser. Die beiden Flugboote D.5 und D.12 landeten schwer beschädigt. Flugzeug 937, Flugmaat Huthmacher – Lt.z.S. Zapp, erhielt Treffer, darunter einen in den Motor, musste notlanden und begann langsam wegzusacken. Infolgedessen landete Flugzeug 938, Olt z.S. Christiansen – VzFlgstr. Maukisch, daneben. Nahm die beiden Insassen an Bord und zerstörte durch MG-Feuer die Maschine (937) vollständig. Trotz starker Belastung und Seegang gelang der Start und 938 landete mit vier Insassen in Zeebrügge.“

⁶⁸ See also: Sopwith Baby, WS-Datafile 60, Berkhamsted 1996.

Nach dem Luftkampf waren Lt. d. R. Röver und Flgnt. Elsässer in der FF 33I (936) sofort nach Zeebrügge geflogen und hatte unterwegs durch eine abgeworfene Nachricht deutsche Zerstörer über die abgeschossenen Flugboote informiert. Diese retteten die französischen Flieger QM Antoine Chauvignat, Mat. Philibert (D5), QM Boucand und EV1 Francois Carle (D12). Die Leiche des Sopwith Piloten SM Bernard Vigneau konnte nicht gefunden werden. Das Flugboot D5 konnte unbeschädigt, D12 und die FF 33I (937) als Wracks von den Zerstörern geborgen werden. Die Luftsiege wurden Lt z.S. Christiansen und Lt. d. R. Röver zuerkannt. Natürlich waren die französischen Flieger Gäste in der Messe der Station Zeebrügge und diskutierten auch Luftkampftaktiken mit den deutschen Seefliegern. Hierbei zeigten sich die deutschen Piloten verwundert von der französischen Taktik bei Angriffen überlegener Gegner auf dem Wasser zu landen. Hier sollten sie sich schwimmend mit ihren MG verteidigen. Dass diese Taktik oder Anweisung vollkommen absurd war, darüber waren sich letztendlich alle Flieger einig.

Das launische und nebelige Wetter kostete die Station See I am 18. Mai 1917 zwei Flugzeuge. Eine HFT- und zwei MG-Flugzeuge sollten englische Zerstörer beobachten, mussten aber bald wegen Nebel umkehren. Während zwei Flugzeuge sicher im Molenbecken landen konnten, rammte ein Flugzeug einen Beobachtungsstand bei Knokke. Dabei wurde ein Schwimmer beschädigt und bei der anschließenden Landung in Zeebrügge überschlug sich die Maschine. Diese konnte aber noch schwer beschädigt geborgen werden. Nachmittags landete ein Flugzeug auf dem Strand von Blankenberghe und musste als Totalbruch aus der Bestandsliste gestrichen werden. Seit der Abwesenheit des Kptlt. von Tschirschky u. Boegendorff von der Station sind im KTB die Marine-Nr. nur sporadisch aufgeführt, eine genaue Zuweisung der verunglückten Flugzeuge ist daher nicht möglich.

Curtiss/Felixstowe-Boote und Spider-web:

Am folgenden Tag, den 19. Mai 1918, trafen drei Zeebrügger Flugzeuge in Höhe Great Yarmouth zum ersten Mal auf ein Curtiss-Flugboot. Das Curtiss-Boot wurde mit 1000 Schuss aus einer Entfernung von 30 m bis 100 m bekämpft, zeigte dennoch keine Wirkung und entzog sich der Verfolgung durch seine überlegene Geschwindigkeit.

Die Curtiss H.12 und Felixstowe F.2A Typen basierten auf dem Curtiss Flugboot *America*, mit dem der englische Marinepilot John Cyril Porte im Jahr 1914 den Nordatlantik überqueren wollte. Nach

Kriegsausbruch kehrte Commander Porte nach England zurück. Die beiden fertiggestellten *Small America* Flugboote wurden auf seinen Rat hin von der RNAS gekauft, hier erhielten sie die Typenbezeichnung H.4. Weitere 14 Flugboote wurden Anfang 1915 bestellt, von diesen fertigte S.E. Saunders und die Aircraft Manufacturing Company vier in Lizenz. Weitere 50 Flugboote bestellte die RNAS im Laufe des Jahres 1915. Neben der Untermotorisierung lag der Hauptmangel der H-4 in einem wenig seetüchtigen Bootsrumpf. Porte stellte daraufhin in der Station Felixstowe umfangreiche hydromechanische Versuche an um den Rumpf der Boote zu verbessern. Diese gipfelten schließlich in der Felixstowe F.2A, deren Rümpfe aus Zedern und Mahagoniholz bestanden und die Flächen der amerikanischen Curtiss H.12 erhielten. Als Antrieb dienten bei der F.2A zwei 250 PS Rolls Royce Eagle I oder 345 PS Rolls-Royce Eagle VIII Zwölfzylinder V-Motoren⁶⁹. Bereits im Sommer 1917 hatte die Curtiss A&M Corp., wegen der drohenden Kriegsgefahr mit Deutschland, die Entwicklung ihrer Flugboote energisch vorangetrieben. Aus bereits bestehenden Konstruktionen entstanden durch Weiterentwicklungen und stärkeren Motoren die Flugboote H-12 (zwei 330 PS Liberty Zwölfzylinder V-Motoren) und die H.16 (zwei 360 PS Liberty Zwölfzylinder V-Motoren). Die Bewaffnung der Boote bestand aus MG's im Heck und Bugstand, sowie einer Bombenlast von 200 Kg. Die Flugdauer betrug in der Regel 6 Stunden, mit besonderen Einbauten bis zu 9 Stunden⁷⁰. Trotz ihrer Größe waren die F.2A und H-12/16 gut manövrierbar und ein nicht zu unterschätzender Gegner der deutschen Seeflugzeuge. Innerhalb der deutschen Marine sprach man die Curtiss und Felixstowe Flugboote allgemein als *Curtiss Boote* an.

Eine kurze Beschreibung der Curtiss/Felixstowe Flugboote gab der BdFlieg in den „Mitteilungen aus dem Gebiet des Luftkrieges“⁷¹ am 29. Juni 1917 heraus:

„[...] In letzter Zeit sind bei Seebrügge (sic) und im Borkumer Aufklärungsgebiet englische Großflugboote (Curtiss Flugboote) gesichtet und in erfolglose Kämpfe verwickelt worden. Nach Gefangenenaussagen sind diese Flugzeuge speziell zur U-Bootsuche gebaut worden und sind ausgerüstet mit 2 – 250 PS Curtiss Motoren. Sie sollen sehr unhandlich sein, können aber sehr viel tragen und zwar je nach Bedarf, Besatzung, Bomben

⁶⁹ Vgl. Molson, Kenneth, *The Felixstowe F5L*, Cross & Cockade GB, Wetherby 1978.

⁷⁰ Shirley, Noel, *United States Naval Aviation 1910-1918*, Atglen 2000.

⁷¹ Vgl. Englische Großflugboote, in *Mitteilungen aus dem Gebiete des Luftkrieges*, Nr. 1 vom 29. Juni 1917.

oder Betriebsstoff. Für gewöhnlich sei die Besatzung 4 Mann stark. Das Flugzeug habe 2 Maschinengewehre, sei nicht gepanzert [...].“

Für das Aufspüren deutscher U-Boote legte die RNAS über der Nordsee und dem Kanal ein Netz (Spider web) von patroulierenden Curtiss-Flugbooten.⁷² Obwohl nach den Akten des RMA offiziell nur vier Boote durch feindliche Luftstreitkräfte versenkt wurden, schränkten die Curtiss-Boote die Tätigkeit der U-Boote stark ein.⁷³ Am 21. Mai 1917 bombardierte ein Curtiss-Flugboot das U-Boot UC78 im Kanal:

„[...] Had bombed a submarine and scored a direct hit between bow and conning tower. The sub was 5 miles away when they first sighted it. They flew over and fired three recognition signals, and the sub started a submerge. They flew over again and dropped two bombs and sunk her immediately. They hurried home [...].“⁷⁴

UC78 war aber nur leicht beschädigt und konnte seine Fahrt fortsetzen. Sicher sind aber einige U-Boote durch die Curtiss-Boote versenkt worden, deren Verlust in den deutschen Akten als vermisst oder durch Minen zerstört geführt werden.

Auch die deutschen Luftschiffe waren von nun ab, auch fernab der Küsten, vor Flugzeugangriffen nicht mehr sicher. Die Curtiss/Felixstowe-Boote operierten von den Stationen Felixstowe, Killingholme, Calshot, Great Yarmouth, Dundee und Scap Flow aus über der gesamten Nordsee.⁷⁵ Am 14. Mai 1917 zerstörte ein Curtiss-Flugboot das deutsche Luftschiff L 22, das sich auf einer Aufklärungsfahrt vor Terschelling befand. Im RMA hatte man lange die Gefahr die den Luftschiffen drohte unterschätzt. Zwar wurden stetig technisch verbesserte Luftschiffe bis 1918 an die Marine geliefert, L 70 mit 62 200 m³ und L71 mit 68 000 m³ Inhalt stiegen bis auf über 7000 m, aber das Flugzeug war spätestens ab 1916 zu einer wesentlich effektiveren Waffe geworden.

⁷² Hallam, T.D.: The Spider Web, London 1919, S. 32 ff.

⁷³ Nach RMA Akten betrug die deutschen U-Bootverluste durch Fliegerkräfte im 1. Weltkrieg die folgenden Boote: Im Oktober 1916 UB 7 im Schwarzen Meer, im Mai 1917 UC78, im September 1917 UB 32, im September 1918 UB 103 und UB 115, letztere alle im Seegebiet um England. Dem stehen allerdings eine Reihe weiterer Versenkungsmeldungen des Royal Naval Air Service gegenüber, wie UC 77 und UC 79. Vgl. Herzog, Bodo, Deutsche U-Boote 1906 – 1966, München 1990. & Royal Naval Air Service Communiques, 1. January 1917 – 31. October 1918.

⁷⁴ Meadows, Jack: Diary of a North sea patroller, Aeroplane Monthly August 1997.

⁷⁵ Bruce, J M: Felixstowe F.2A, WS-Datafile 82, Berkhamsted 2000.

„Als die Engländer entdeckten, wie leicht ein Luftschiff abgeschossen werden konnte, wenn der Flieger Brandgeschosse verwendete, da übertrugen sie diese Methode auch auf den Kampf über See.“⁷⁶

Das Reichs-Marine-Amt forderte aufgrund dieser Ereignisse schnellstmöglich den Einsatz deutscher Riesenflugboote mit einer Flugdauer bis zu 10 Stunden. Jetzt Mitte des Jahres 1917 sollten die Zeppelin-Werke-Lindau (ZWL) und Staaken-Werke ihre Flugzeuge sofort frontreif haben, nachdem die Entwicklungen des Zeppelin-Konzerns seit 1914 vom RMA ignoriert worden waren. Besonders ein Aufklärungs- und Kampfflugboot, wie die spätere ZWL Gs.I, zur Bekämpfung der Curtiss-Flugboote forderte das RMA nun unverzüglich. Auch der Einsatz der deutschen Hochseeflotte im Gebiet zwischen Holland und England zur Bekämpfung der englischen Flotte musste mangels Luftaufklärung abgesagt werden. Die Luftaufklärung hätte das Gebiet entlang der englischen Ostküste bis Scapa Flow erfordert und war für die Marine-Luftschiffe zu gefährlich geworden.

Am 23. Mai hatten die Seeflieger in Zeebrügge wieder einmal hohen Besuch. Der Generalquartiermeister v. Ludendorff in Begleitung des BdFlieg, Kontreadmiral Otto Kranzbühler⁷⁷ besichtigten die Station. Erfreulich für die Besatzungen waren die Anerkennung ihrer Leistungen durch die Verleihung des „Ehrenpreises für die Vernichtung von Schiffen und Flugzeugen“. Kontreadmiral Kranzbühler überbrachte die Ehrenpreise den Fliegern Lt. z. S. Boenisch, Flugmaat Elsässer, Flugmeister Meyer, Lt. z. S. Niemeyer, Olt. z. S. Reinert, Flugmeister Ponater, Lt. z. S. Rolshoven, Lt. z. S. Schuler und Lt. d. R. MA Christiansen⁷⁸. Neben vielen Fotografen war auch ein Filmkamerateam der Bild- und Film-Abteilung (BuFa) bei dem Besuch anwesend. Hier entstand ein Film für die deutschen Kinos über den Einsatz der Seeflieger in Flandern. Gefilmt wurde das kontrollieren neutraler Schiffe und natürlich auch ein Luftkampf. Mangels Gegner wurde dafür von See II die Rumpler 6B1 (1051) kurzerhand zum Engländer umbemalt. Zwei Tage später näherte sich ein englischer BE DD der Station. Sofort stieg ein Kampfflugzeug auf und verfolgte den feindlichen

⁷⁶ Lehmann, Ernst: Auf Luftpatrouille und Weltfahrt, Berlin 1936.

⁷⁷ Der BdFlieg, Kontreadmiral Otto Kranzbühler, hatte sein Amt am 11. April 1917 angetreten und diese Ehrenpreise bereits am 19. April an die Zeebrügger Besatzungen verliehen.

⁷⁸ Friedrich Christiansen erhielt den Ehrenpreis nachträglich für die Vernichtung eines Dampfers am 7. September 1915, da im Dezember 1915 nicht genügend Spenden für die Stiftung des Ehrenpreises vorlagen. Der Luftsieg über die Sopwith No. SH1 (D21) am 15. Mai 1917, war sein 2. [Luft]-Sieg.

Doppeldecker bis La Panne, wo er in den Wolken verschwand. Auf dem Rückflug beobachtete der deutsche Seeflieger wie vor Bray-Dunes ein Flugzeug (unten hell – oben dunkel bemalt) aus 4000 m Höhe von einem Jagdflugzeug abgeschossen wurde. Das Flugzeug stürzte 7 km vor Bray-Dunes ins Meer und wurde vollkommen zertrümmert. Die Abzeichen der Flugzeuge konnten nicht erkannt werden.

Um 6.00 Uhr hatten sich die Gotha G-Flugzeuge des BoGOHL III von England aus bei der FT-Station in Brügge gemeldet, mit der Bitte um Jagdschutz. Die 23 Gotha Bomber hatten Ziele in der Grafschaft Kent und den Hafen von Folkstone angegriffen und traten nun den Rückflug über See an. Wie geplant übernahmen sieben Flugzeuge von See I und See II ab der englischen Küste die Gothas und gaben ihnen Geleitschutz. Von See II sind die Rumpler 6B1 Nr. 1039, 1040 und 1044 verzeichnet. Von See I ist nur die Albatros W 4 (948) bekannt, da sie wegen einer MG-Panne später abflog. In den Gothas des BoGOHL III flogen auch zwei Beobachter der Station Zeebrügge mit, da sie mit den Wetterverhältnissen über dem Kanal bestens vertraut waren. Die Bombenangriffe auf die englische Insel, hier besonders der Industrieanlagen von London, waren von der Heeresgruppe Kronprinz Rupprecht zur Entlastung der Flandernfront gefordert worden. Der Angriff eines einzelnen C-Flugzeuges der Flieger-Abteilung 19 in der Nacht vom 6. auf den 7. Mai 1917 diente nur der Erkundung. Die spürbaren englischen Gegenmassnahmen durch Verlegung von Jagdfliegern von der Westfront nach England, erreichten erst die Marine-Luftschiff- und Flugzeugangriffe des BoGohl III.

Am 24. Mai 1917 erreichte die Station See I die Meldung, dass drei Flugzeuge von See II vor der holländischen Küste vier französische Flugboote abgeschossen hätten. Als die vier Flugzeuge von Zeebrügge zur Unterstützung auf dem Kampfplatz eintrafen, trieb ein FBA-Boot fast unbeschädigt auf dem Wasser, während die drei anderen nur noch als Wracks zu erkennen waren. Die vier im Wasser schwimmenden französischen Flieger wurden in den Zeebrügger Flugzeugen verstaubt und zur Station geflogen. Einen französischen Piloten flog Lt. Frantz in seiner Rumpler 6B1 (898) nach Ostende.⁷⁹ Herbeigerufene Torpedoboote bargen später noch zwei weitere französische Offiziere und das FBA-Boot. Die feindlichen Flugboote,

⁷⁹ Max Frantz konnte sich im Jahr 1980 nicht mehr an das Datum dieses Luftkampfes erinnern. Allerdings wusste er noch genau, wie schwierig es war den verwundeten französischen Kameraden im Rumpf seiner Rumpler unterzubringen. Für ihn und für alle Marineangehörigen war es selbstverständlich Schiffbrüchige, gleich welcher Nationalität, aus der Seenot zu retten.

FBA No. 462 (D.8), No. 472 (D.7), No 417 (D.10) und No. 418 (D.11), gehörten der CAM Dunkerque an.

Spät in der Nacht schleppte ein deutsches U-Boot noch die Short 184 (9060) nach Zeebrügge ein. Die beiden Offiziere, F/L Laurence und S/L Bennett, waren durch eine Motorpanne gezwungen auf See zu landen, wo sie vom U-Boot entdeckt und gerettet wurden.

Nach ihren Aussagen flogen sie in Begleitung eines Sopwith-Einsitzers U-Bootaufklärung, als die Kurbelwelle ihres Salmson-Motors brach. Nach mehreren Stunden auf See treibend entdeckte sie das deutsche U-Boot und übernahm die Flieger.

Der 30. Mai 1917 begann wieder mit dichtem Nebel und die vier Kampfflugzeuge von See I konnten bei ihrem Flug bis West-Hinder weder Schiffsverkehr noch feindliche Flugzeuge entdecken. Drei Flugzeuge kehrten nach 90 Minuten zur Station zurück. Die vierte FF 33 mit Lt. d. R. MA Röver und Flugmaat Elsässer blieb aus. Die zur Suche ausgesandten Einsitzer kehrten ohne Ergebnis um 11.30 Uhr zurück. Inzwischen war von See II die Nachricht eingegangen, dass Flugzeuge der Station ein treibendes Flugzeug 7 sm vor Ostende entdeckt hatten. Eine HFT-Maschine von Zeebrügge geleitete daraufhin ein U-Boot zur Fundstelle. Aus dem zertrümmerten Flugzeug konnte noch die Leiche des Flugmaat Elsässer geborgen werden. Der vordere Teil des Rumpfes war mit der Leiche von Lt. d. R. Röver bereits gesunken.

Am folgenden Tag begruben die Flieger von Zeebrügge Flugmaat Carl Elsässer auf dem Soldatenfriedhof Vladslo.⁸⁰ Der Seelsorger des Marinekorps, Marineoberpfarrer Koene, hielt dabei die Grabrede.

In den hellen Mondnächten Anfang des Monats Juni erhielt die Station und die Schleusen des Brügge-Kanals wiederholten Besuch englischer Bombenflugzeuge. Auch Brügge und Ostende wurden bombardiert. Allein in der Nacht vom 4. auf den 5. Juni fielen 70 Bomben auf den Nordhafen von Brügge und 11 Bomben auf die Werft in Ostende. Zu den Angreifern zählten jetzt auch die Handley Page 0/100 Bomber der No. 7 (N) Squadron aus Coudekerque. Die grossen HP 0/100 flogen einzeln, nacheinander die Mole in ca. 1000 feet an und warfen ihre Bomben einzeln ab.

Da die Wetterbedingungen, Vollmond, ruhige See und klare Sicht in dieser Nacht günstige Voraussetzungen für ein feindliches

⁸⁰ Nach dem Krieg wurden von der „Amtlichen Deutsche Kriegsgräberfürsorge“ die Gräber der 670 Friedhöfe in Westflandern auf 128 Soldatenfriedhöfe umgebettet. Unter den 25 644 Deutsche Soldaten, die in Vladslo ruhen, war es nicht leicht das heutige Grab von von Carl Elsässer zu finden. Da das Friedhofsbuch immer wieder von „Friedens-Aktivisten“ gestohlen und die Mauern mit Farbe besprüht werden, muss man sich an die Friedhofsverwaltung wenden. Das sehr freundliche und hilfsbereite belgische Ehepaar, das den Friedhof betreuet, lud uns sofort in ihr Haus ein und war äußerst gastfreundlich und hilfsbereit.

Landeunternehmen oder Beschuss der Küste darstellten, liefen am 5. Juni 1917 um 3.30 Uhr die Torpedoboote S 15 und S 20 zur Aufklärung von Zeebrügge aus. Kurz vor 4.00 Uhr wurde von der Signalstation Zeebrügge in nördlicher Richtung starkes Geschützfeuer gehört. Um 4.35 Uhr meldete S 15 feindliche Zerstörer. Nachdem es hell geworden war, konnten die Artilleriebeobachter eine Reihe feindlicher Schiffe beobachten, welche die Torpedoboote S 15 und S 20 heftig beschossen. Gegen 5.00 Uhr versank das Torpedoboot S 20 brennend zwischen Ostende und der Themsemündung. Das Torpedoboot S 15 konnte sich noch in den schützenden Feuerbereich der deutschen Küstenbatterien *Hertha* und *Kaiser Wilhelm II* retten und wurde später eingeschleppt. Um 8.00 Uhr flogen Lt. d. R. MA Christiansen und Vize-Flugmeister Maukisch an den Ort der Seeschlacht um nach Überlebenden zu suchen. 15 sm nord-westlich von Zeebrügge entdeckten sie die Überlebenden im Wasser:

„Ich ging mit meiner Maschine sofort auf das Wasser nieder und versuchte zunächst drei völlig erschöpfte Kameraden, Lt. z. S. Groß, Oberheizer Marling und Matrose Porte, zu bergen. Es gelang uns die drei, teils auf den Schwimmern, teils im Beobachterstand zu verstauen [...] Kaum hatte wir die beiden ersten Kameraden auf den Schwimmern festgebunden als mehr als zwanzig Mann heranschwammen, um sich an das in der Dünung heftig schwankende kleine Flugzeug zu klammern. Ich befand mich in einer kritischen Situation. Es war völlig ausgeschlossen, mit meinem kleinen Flugzeug auch nur einen Teil der Schiffbrüchigen zu retten. Die einzige Hoffnung auf Rettung lag nur in meinem schnellen Rückflug zur Station. Die Maschine war sowieso schon überlastet und so entschloss ich mich alles Überflüssige über Bord zu werfen: Maschinengewehre, Munition, Benzin und die übrige Ausrüstung klatschten in Wasser. Als ich versuchte den Motor anzulassen, sprang er zu allem Unglück nicht an. Es gelang einer Anzahl der mit dem Wasser kämpfenden Kameraden sich an die Schwimmer zu hängen. Es ging nicht anders: Mit Gewalt mussten wir die armen Menschen von den Schwimmern abschütteln. Nur dieser harte Entschluss konnte vielleicht noch einigen von ihnen die Rettung bringen. Endlich sprang der Motor an. Beim Herausrollen aus dem im Wasser treibenden Kameraden gelang es noch einem von ihnen sich am Untergestell der Schwimmer festzuklammern. Trotzdem glückte der Start. Hinter uns gellte das Schreien aus sechzig heiseren Männerkehlen. Die armen Kameraden konnten es nicht begreifen, dass ich sie im Stich lassen musste. „Du Fliegerhund

lässt uns hier alle elend versaufen.“ Das war das letzte was ich noch hörte. Mit der waffenlosen und völlig überladenen Maschine gelangte ich dann noch glücklich zur Station. In fieberhafter Eile führte ich danach zwölf Flugzeuge und vier Torpedoboote zur nächtlichen Unglücksstätte. Nach zweieinhalb Stunden konnten wir noch fünfundzwanzig Seeleute lebend bergen. Achtunddreißig Kameraden fanden den Tod in den Wellen der grauen Nordsee. Die Rettungsmedaille am Bande, die ich bald darauf erhielt, wird mir immer eine äussere Erinnerung an dies furchtbare Erlebnis bleiben, dass ich nie wieder vergessen kann.“⁸¹

Nachdem Christiansen und Maukisch die Schiffbrüchigen in Zeebrügge abgeliefert hatten, starteten sofort alle verfügbaren Flugzeuge, sowie die A- und Minenräum-Boote der Station und liefen zur Rettung aus. Vom dem gesunkenen Torpedoboot S 20 wurden ein Offizier und sieben Mann auf Seeflugzeugen eingebracht. Insgesamt hielten 19 Seeflugzeuge die Überlebenden von S 20 bis zum Eintreffen der Boote über Wasser. Lt. d. R. MA Christiansen und Vize-Flugmeister Maukisch erhielten für ihren Einsatz die Rettungsmedaille verliehen.

Der immer schärfer werdende Luftkrieg erforderte auch eine generelle Umstrukturierung der Station See I. Ab dem 13. Juni 1917 fasste man die Kampfeinsitzer, wie Albatros W 4 oder Ru 6B1, in eine **Einsitzer-Staffel** zusammen. Die zweisitzigen Kampfflugzeuge, wie FF 33 oder FF 39, wurden in **C-Staffeln** integriert. Wobei diese zwar als Kampfflugzeuge bezeichnet wurden und lt. KTB Jagdflüge unternahmen, aber an die Flugeigenschaften der Brandenburg W 12 reichten sie natürlich nicht heran. Im Juni 1917 hatte die Station allerdings auch erst eine Brandenburg W 12 mit der Marine Nr. 1014 im Bestand. Ausserdem flogen jeweils drei HFT-Flugzeuge als **Artillerie-Staffel** oder **Artillerie-Beobachtungs-Flugzeuge** Aufklärung. Diese konnten jederzeit mit den zugeteilten Küstenbatterien Kontakt aufnehmen und die Positionen feindlicher Schiffe melden. Die Artillerie-Flugzeuge (HFT) starteten morgens immer zuerst um das Küstengebiet aufzuklären. Schon am 19. Juni bewährte sich diese Umstrukturierung. Um 4.50 Uhr meldete ein Artillerieflugzeug an die Batterie *Tirpitz*, dass zwei Monitore mit 45 Begleitschiffen sich von Westen Zeebrügge näherten. Nach den gemeldeten Koordinaten feuerte die Batterie *Tirpitz* eine Vollsalve ihrer

⁸¹ Jahrbuch der deutschen Luftwaffe, Leipzig 1938.

28 cm Kanonen. Worauf die feindlichen Schiffe unverzüglich nach Westen aus dem Feuerbereich abliefen.

Ende Juni 1917 erhielt die Station See I elektrische Abwurfvorrichtungen der Fa. Bosch für die 58 Kg Bomben, dagegen mussten die Bomben-Abwurfvorrichtungen der Firmen Kohlbach und Pintsch immer noch mechanisch betätigt werden. Aufgrund technischer Mängel erteilte der BdFlieg ab dem 27. Juni für die Brandenburg CC Flugboote und die KDW Doppeldecker ein vorläufiges Flugverbot. Nach den vorhandenen Unterlagen sind diese beiden Typen auch nur selten im Kampfeinsatz geflogen worden. Am 29. Juni ereilte Lt. z. S. Rolshoven schon wieder das Pech. Nach der Landung im Molenbecken brach bei seinem Flugzeug der Albatros W 4 (948) ein Schwimmer und das Flugzeug überschlug sich und versank. Rolshoven konnte sich aber unverletzt befreien und wurde von einem Boot aufgenommen. Von der Albatros 948 konnte noch der Rumpf mit Motor geborgen werden und wurde nach Wilhelmshaven geschickt. Erfreulich für die Station war die Beförderung von Friedrich Christiansen zum Oberleutnant d. R. MA. Hier betonte der BdFlieg ausdrücklich die bewiesene Tapferkeit Christiansen's vor dem Feind.⁸²

In der ersten Hälfte des Monats Juli 1917 verhinderte Sturm und hoher Seegang oftmals die Flugbewegungen der Station See I. Trotzdem nutzten die Artillerie- und Einsitzer-Staffeln jede Möglichkeit zur Aufklärung und zu Jagdflügen. Natürlich konnte bei besonderen Ereignissen, wie bei der Suche nach dem Wrack des Torpedoboote G 96 auf das Wetter keine Rücksicht genommen werden. Das Torpedoboot war am 26. Juni 1917 vor England auf eine Mine gelaufen und gesunken. Bis zum 3. Juli suchten die Flugzeuge der Station von See I ergebnislos nach dem Torpedoboot.

Ende Juni 1917 hatten in den Niederlanden englisch-deutsche Verhandlungen über den Austausch von Kriegsgefangenen stattgefunden. Nach einer Weisung der OHL durften in dieser Zeit keine Angriffe auf England ausgeführt werden, um die Verhandlungen nicht zu stören.⁸³ Erst am 4. Juli 1917 startete das BoGohl III wieder nach England. Wie üblich gaben die Kampfeinsitzer der Station den Gothas des Bogohl III auf dem Rückflug von England Geleitschutz bis zur belgischen Küste. Ausserdem überwachten weitere Seeflugzeuge in der Zeit von 7.00 bis 10.00 Uhr das Seegebiet Zeebrügge –

⁸² Im Juli 1917 war die Stelle des Befehlshabers der Marine-Fliegerabteilungen nochmals umbenannt worden, jetzt als Marine-Flugchef bezeichnet. Diesen Namen trug die Dienststelle bis zur ihrer Auflösung am 12. Februar 1919.

⁸³ Kriegsgeschichtliches Forschungsamt des Heeres: Die Kriegsführung im Frühjahr 1917, Berlin 1939.

Westhinder – Kentish-Knock – Harwich – Orfordness, während die sich die Gothas über dem englischen Festland befanden.

Ebenso am 7. Juli, an diesem Tag wurde dabei die Sopwith Pup (N6460) in Höhe Nieuport abgeschossen. Der Pilot FSL Lindsay konnte von französischen Torpedobooten gerettet werden.

In der Früh des 7. Juli hatte ein Artillerie-Flugzeug vor Dünkirchen zwei Monitore mit Zerstörer Bewachung entdeckt. Sofort griff es einen Monitor an und konnte mit einer 10 Kg Bombe einen Volltreffer auf das Heck des Schiffes erzielen. Der Monitor stoppte und wurde von den begleitenden Zerstörern umkreist, erst nach 10 Minuten nahm er wieder langsame Fahrt auf und lief nach Dünkirchen zurück. Das Zeebrügger Flugzeug beobachtete in dieser Zeit dauernd die feindlichen Schiffe und erhielt dabei einen Flaktreffer in das linke untere Tragdeck. Das 3,7 cm Vollgeschoss durchschlug aber nur den Bespannstoff und das Flugzeug konnte sicher nach Zeebrügge zurückfliegen. Ein Angriff auf einen Monitor, der zudem noch von weiteren mit Flak bestückten Zerstörern und Fischdampfern geschützt wurde, erforderte sicher ausserordentlichen Mut. Leider ist im KTB weder die Besatzung noch das Flugzeug verzeichnet.

Auch vom Einsatz der Torpedostaffel am 9. Juli, die von zwei FF 33L (1281 und 1283) aus Zeebrügge begleitet wurden, wird im KTB nur allgemein berichtet. In den Akten der Torpedo-Staffel dagegen werden die Ereignisse näher beschrieben:

„19.05 Uhr. Start 991 (Lt. Löwe – Lt. Thomsen), 992 (Lt. Becker – VzFlgmstr. Mallmann) zur Torpedounternehmung. Als Begleitflugzeuge C-Flugzeuge 1283 (Lt. d. R. Ml Becht - Ob.Mt. Harms) und 1281 (VzFw. Fritz - Lt. d. R. MA Ehrhardt) mit Photograph-Apparat. Im Quadrat 130 alfa Angriff auf zwei 2500 t grosse Dampfer. Nach Aussage der Begleitflugzeuge verschwanden Torpedos nach mehrmaligem Wasserspringen. Durch Geschützfeuer des Dampfers bekam 991 anscheinend Kühlertreffer im Steuerbord-Motor. Es strömte Dampf aus und nach 6 minütigem langem Flug dicht über Wasser nach Osten, landete das Flugzeug ohne in den Wind drehen zu können. Flugzeug ging über Kopf. 992 landete daneben, nahm Besatzung über, erhielt aber eben nach Verlassen des Wassers eine See [grosse Welle] gegen den Steuerbord-Schwimmer. 992 ging auch zu Bruch. Da Kampfflugzeuge nicht landen durften, blieben sie solange Betriebsstoff reichte an der Unfallstelle und schossen rote Sterne bis ein englisches Schiff herankam. Bei Rückflug nach Zeebrügge war das Schiff noch 1 sm von der

Unfallstelle entfernt. 22.10 Uhr Landung der Begleitflugzeuge in Zeebrügge.“

Die Besatzungen der Gotha WD 11 (991 und 992) Torpedoflugzeuge wurden nach aufgefangenen FT-Meldungen von dem englischen Schiff gerettet.

Bei den üblichen Aufklärungsflügen entlang der französischen und holländischen Küste am 12. Juli 1917 stellten die Beobachter nur den normalen Schiffsverkehr fest. Erst am Abend entdeckten drei C-Flugzeuge, begleitet von einem Kampfeinsitzer, vor der holländischen Küste eine Tjalk (Wattenmeer Segler mit wenig Tiefgang). Zur Kontrolle der Ladung landete Olt. d. R. Christiansen- VzFlgmstr. Maukisch mit der FF 33I (938) neben dem Schiff. Das von der Tjalk ausgesetzte Boot überbrachte die Papiere:

„Tjalk *Agina* aus Schiedam, mit 1000 Kisten Fensterglas nach Le Havre.“

Da es sich bei der Ladung um Bannware, also keine humanitäre Ladung handelte, beschloss Christiansen das Schiff nach Zeebrügge zu bringen. Vize-Flugmeister Maukisch begab sich als Prisenführer an Bord der Tjalk und ließ Kurs auf Zeebrügge nehmen. Zwei Flugzeuge flogen zurück um die A-Boote zu benachrichtigen. Gegen 23.00 Uhr wurde die aufgebrachte Tjalk von den A-Booten auf See übernommen und nach Zeebrügge geleitet.

Zwei Tage später, am 14. Juli, entdeckte um 7.00 Uhr ein Kampfflugzeug aus Zeebrügge einen englischen Konvoi bei Schouvenbank mit nord-östlichem Kurs und meldete diesen nach der Rückkehr. Zur weiteren Beobachtung des Konvois stieg ein HFT-Flugzeug auf, welches die Schiffe in Höhe der holländischen Küste entdeckte und auf diese drei Bomben abwarf. Sofort setzte starkes Abwehrfeuer der Zerstörer ein und das HFT-Flugzeug konnte nur noch aus sicherer Entfernung den weiteren Kurs des Konvois beobachten. Um 8.50 Uhr traf ein weiteres HFT-Flugzeug und ein Kampfeinsitzer mit Bombenhalterung aus Zeebrügge über dem Konvoi ein. Viermal griffen die beiden Flugzeuge die feindlichen Schiffe an und warfen dabei 22 Bomben ab. Dabei konnten auf zwei Zerstörer zwei Volltreffer mit den 12,5 Kg Bomben und ein Volltreffer auf ein kleineres Schiff erzielt werden. Auch die anderen Bomben lagen in unmittelbarer Nähe der Schiffe. Von einem Zerstörer war anscheinend die Ruderleitung gebrochen, da dieser mit äußerster Kraft im Kreis lief. Auf dem anderen Zerstörer konnte eine große Explosionswolke auf dem Deck

des Schiffes beobachtet werden. Nach dem Bombenabwurf griffen beide Flugzeuge die Schiffe noch mit heftigem MG-Feuer an und kehrten anschließend nach Zeebrügge zurück.

Die US-Navy als neuer Gegner:

Mit dem Kriegseintritt der USA am 6. April 1917 war es nur eine Frage der Zeit, bis die ersten US Truppen auch an der Flandernfront erschienen. Bereits am 20. Juli 1917 wurde auf französischem Boden die erste Seeflugstation des US Naval Air Service im Hafen von Dünkirchen errichtet. Hier trafen am 1. Oktober 1917 einige Flugboote vom Typ Donnet-Denhaut 8 auf der US Naval Station Dunkirk (NAS Dunkirk) ein. Allerdings waren diese technisch überholten Flugboote den deutschen Albatros W 4 und Rumpler 6B unterlegen und daher teilte man der Naval Station Dunkirk als Begleitschutz zehn Hanriot HD 2 Kampfeinsitzer zu.⁸⁴ Als Einsatzgebiet wurde der NAS Dunkirk das süd-westliche Seegebiet des Kanals zugewiesen. Insgesamt wurden über 500 Patrouillen durchgeführt, zu einem Kampf mit deutschen Seeflugzeugen kam es hier aber nicht. Aber am 13. August 1918 sichtete Ensign Julian F. Carson im Flugboot DD 8, No. 825, begleitet von zwei HD 2, ein deutsches U-Boot welches sie sofort angriffen. Carson warf einige Bomben auf das abtauchende Boot, diese konnten es zwar beschädigen aber nicht versenken.⁸⁵

Unklar ist warum die NAS Dunkirk im östlichen Hafengebiet von Dünkirchen errichtet worden ist, denn bereits seit dem 15. Mai 1917 lag dieses Gebiet im Feuerbereich der deutschen Artillerie, wie der 38 cm Marinebatterie *Pommern* bei Moere. Das Artilleriefeuer wurde hierbei von Flugzeugen der Marine-Landflieger-Abteilung und Fessel-Ballonen der Marine-Ballon-Abteilung bei Zevekote und Steene geleitet.

Am Nachmittag des 21. Juli 1917 kehrten drei Kampfeinsitzer von einem Jagdflug entlang der flandrischen Küste nach Zeebrügge zurück. Vor Ostende scherte Oberflugmeister Ludwig Meyer plötzlich aus der Formation aus und setzte zur Landung an. Bei dieser Notlandung überschlug sich die Albatros W 4 (950) und versank sofort im Meer. Bis in die Nacht hinein suchten A-Boote aus Zeebrügge vergeblich nach der Leiche von Ludwig Meyer und der Albatros. Sehr wahrscheinlich zwang ein technischer Defekt Oberflugmeister Meyer zu sofortigen Notlandung. Der aussergewöhnliche Pilot

⁸⁴ Shirley, Noel C., United States Naval Aviation 1910-1918, Atglen 2000.

⁸⁵ Für diesen Zeitraum sind im Kanal keine deutschen U-Bootverluste verzeichnet. Vgl. Herzog, Bodo, Deutsche U-Boote 1906-1966, Koblenz 1990.

Oberflugmeister Ludwig Meyer mit sechs Luftsiegen kam durch einen simplen technischen Defekt ums Leben. Erst am 2. August 1917 wurde die unkenntliche Leiche Ludwig Meyers bei Ostende angeschwemmt und konnte nur noch anhand der vorgefundenen Papiere identifiziert werden.

Am 22. Juli 1917 beobachteten drei HFT-Flugzeuge einen englischen Konvoi und meldeten den Kurs der Schiffe laufend nach Zeebrügge. Von hier aus wurden die Koordinaten an die westlich von Thorntonbank liegenden deutschen U-Boote gemeldet. Über dem Konvoi kreuzten fünf englische Flugzeuge, darunter ein Curtiss-Boot. Diese versuchten die deutschen Flugzeuge abzudrängen, einen Kampf vermieden sie aber. Auf den ersten Blick scheint das Verhalten der englischen Flugzeuge unverständlich, aber ein deutsches Seeflugzeug konnte dem Konvoi mit 24 Frachtschiffen und 19 Zerstörern kaum gefährlich werden. Die RNAS Flugzeuge mussten in erster Linie den Konvoi vor den deutschen U-Booten schützen. Ein Luftkampf hätte zwar die persönliche Bilanz des Piloten gehoben, aber der Verlust eines Schiffes mit enormen Werten durch ein U-Boot wäre ungleich höher gewesen.

Am Vormittag des 22. Juli 1917 gab die C-Staffel wieder den Gothas des BoGohl III Geleitschutz auf dem Rückflug von einem Angriff auf Harwich. Im Führerflugzeug des Verbandes war dieses Mal Lt. z. S. v. Frankenberg u. Proschlitz als MG-Schütze mitgeflogen. Kurz bevor das Geschwader vom englischen Festland auf See hinausgeflog, funkte v. Frankenberg nach Brügge und forderte den Geleitschutz der Seeflieger an. Damit die Besatzungen des BoGohl III auf ihren Flügen nach England mit dem Meer vertraut wurden, kommandierte man Lt. z. S. v. Frankenberg u. Proschlitz als erfahrenen Marineflieger von Mai bis September 1917 zum BoGohl III.

Schon seit Juni 1917 arbeiteten die Seeflugstationen Borkum und Norderney mit Zeebrügge eng zusammen und nutzten gegenseitig die Infrastruktur der Stationen für Personal und Flugzeuge. So auch am 22. Juli, zwei C-Flugzeuge klärten entlang der holländischen Küste das Gebiet bis zur Insel Borkum auf. Leider sind auch hier die Marine-Nr. im KTB von Zeebrügge nicht aufgeführt, dagegen finden sich in den Akten der Seeflugstation Borkum öfters die FF 39 (643, 645 und 1131), die ab Sommer 1917 zwischen den Seeflugstationen pendelten.

Am 23. Juli 1917, um 7.25 Uhr starteten zwei C Maschinen und eine HFT Maschine zum Handelskrieg. Bei mäßigem Südwind und guter

Sicht wurde von Zeebrügge Kurs Nord-West angesetzt – 20 sm Küstenabstand. In der Westerschelde wurde kein Schiffsverkehr beobachtet, aber um 8.25 Uhr wurde der holländische Dampfer *Gelderland* im Sperrgebiet mit Kurs Hoek van Holland entdeckt. Sofort nahmen die drei Flugzeuge Kurs auf den Dampfer und wie üblich wurde dieser durch MG Schüsse vor den Bug zum Stoppen aufgefordert. Eine mit 5 Kg Bomben beladene FF kreiste dauernd über der *Gelderland*, während die HFT Maschine die Kontrolle aus der Entfernung sicherte. Nachdem die *Gelderland* gestoppt hatte, landete Vize-Flugmeister Pantenburg und der Beobachter Lt. d. R. Hillger mit der FF 33L (1118) in der Nähe des Dampfers. Gleichzeitig verließ die Besatzung den Dampfer fluchtartig in der Annahme es handele sich um Torpedoflugzeuge. In den Rettungs-Booten ruderten sie in Richtung holländische Küste. Pantenburg rollte an ein Boot heran und forderte die Schiffspapiere. Nach diesen handelte es sich um den Dampfer *Gelderland*, der Kohlen, Öl und Petroleum geladen hatte und von Newcastle nach Rotterdam fahren wollte. Da der Dampfer Kurs durch das Sperrgebiet genommen hatte und noch etwa 4 sm von der Hoheitsgrenze entfernt war, sollte er zur näheren Untersuchung und Entscheidung nach Zeebrügge gebracht werden. Der Beobachter Lt. d. R. Hillger ging als Prisenoffizier an Bord. Unterdessen näherten sich drei holländische Schiffe und ein holländischer Marineoffizier kam an Bord der *Gelderland*. Hier wurde nochmals die genaue Position des Schiffes durch Kreuzpeilung ermittelt und festgestellt, dass sie sich in neutralen Gewässern befanden. Dadurch konnten von vornherein alle diplomatischen Probleme ausgeschlossen werden. Anschließend gab Hillger dem Kapitän der *Gelderland* den Kurs vor und unter der Bewachung der Seeflugzeuge lief das Schiff einige Stunden später in Zeebrügge ein

Am Abend des 25. Juli 1917 starteten der Vize-Flugmeister Sutor und Vizefeuerwerker Greiser in der FF 33L (1240) auf die Meldung hin, dass feindliche Streitkräfte sich im Kampf mit eigenen Torpedoboote vor Ostende befänden. Die Torpedoboote hatten aber bereits wieder Kurs auf Zeebrügge genommen, verfolgt von den feindlichen Schiffen. Die englische Flotte bestand aus einem Monitor, zwei Kreuzern sowie 12 Zerstörern und Torpedoboote. Vor der Küste hatten die Schiffe weitere 20 sm lange Netzminensperren verlegt.

Vergeblich versuchte der Beobachter Greiser von der FF 33L (1240) mit der Küstenbatterie *Tirpitz* Kontakt aufzunehmen, damit diese die feindliche Flotte beschiessen sollte. Erst dem Artillerie-Flugzeug der Batterie *Tirpitz*, das um 19.20 Uhr über der Flotte eintraf, gelang es mit der Küstenbatterie Verbindung aufzunehmen und die Koordinaten

über FT zu melden. Nach der dritten Vollsalve zogen sich die feindlichen Schiffe aus dem Schussbereich der 28 cm Batterie zurück und liefen nach Norden ab. Während der 90 minütigen Beobachtungen wurde das Artillerie-Flugzeug heftig von den Kreuzern und den Zerstörern beschossen.

Plötzlich wurde die FF 33L (1240) oben, von hinten und von der Seite von vier Sopwith Landflugzeugen angegriffen. Einen Sopwith ließ Greiser bis auf 40 m Abstand von hinten herankommen und beschoss ihn dann mit seinem Parabellum-MG, eine Stichflamme und Qualm waren bei der Sopwith deutlich zu sehen. Der Verfolgung der drei übrigen feindlichen Maschinen, die abwechselnd unter MG Feuer genommen wurden, entzog sich Sutor indem er Schlangenlinien flog und die Maschine drückte. Das Flugzeug erhielt zahlreiche Treffer in Schwimmer und Tragdeck, konnte aber sicher in Zeebrügge landen. Vize-Flugmeister Sutor und Vizefeuerwerker Greiser waren überzeugt eine Sopwith abgeschossen zu haben, da der Gegner nach den sichtbaren MG-Treffern in Richtung Meer abkippte.

Dem gegenüber steht der Bericht des RNAS, Dunkerque vom 25. Juli 1917, wonach das deutsche Flugzeug abgeschossen worden sei:

*„ A large two-seater, while spotting for coast battery firing on the Fleet, was attacked by a patrol of No. 4 Squadron; consisting of Flight Commander Chadwick, Flt. Lieut. Enston (unleserlich) and Flight Sub Lieut. Berstrad, and driven completely out of control, 30 miles out to sea”.*⁸⁶

Dieser Luftkampf zeigt wie in den nur Sekunden dauernden Ereignissen die menschliche Wahrnehmung trügen kann, denn auf beiden Seiten war nach den Akten kein Verlust zu verzeichnen. Natürlich wurden auch keine Luftsiege zuerkannt, da eindeutige Beweise nicht erbracht werden konnten.

Ende des Monats Juli kam es bei den Fliegern des Marinekorps zu einer erneuten Umstrukturierung. Die Küstenbatterien entlang der flandrischen Küste waren im Laufe der Jahre verstärkt und mit den modernsten Feuerleitmitteln ausgestattet worden. Besonders die schweren 38 cm Batterien, wie *Deutschland* und *Pommern* konnten die englischen Monitore auch auf grosse Entfernungen wirksam bekämpfen. Zur Zielerfassung dienten den Batterien neben den optischen Entfernungsmessern auch die Schall- und Lichtmessung. Besonders bewährt hatte sich in der Vergangenheit die

⁸⁶ Vgl. Fortnightly Summary of Operationals carried out by the RNAS, Dunkerque, Communiqué No.2 from 16. – 28. July 1917.

Zusammenarbeit mit den Artillerie-Flugzeugen, zumal sich die feindlichen Schiffe oftmals stark einnebelten und von Land aus kaum mehr zu erkennen waren. Daher entschied Kpt. z. S. Herr eigene Artillerie-Staffeln mit der Bezeichnung Marine-Küstenflieger-Abteilungen beim Marinekorps aufzustellen. Die Beobachter dieser Staffeln waren ehemalige Matrosen-Artilleristen und konnten daher mit den Artilleristen der Küstenbatterien schnell und verständlich kommunizieren. Der Vorfall vom 25. Juli, als ein HFT-Flugzeug den Küstenbatterien die Position feindlicher Seestreitkräfte vergeblich versuchte zu übermitteln, sollte in Zukunft ausgeschlossen werden. Nach dem KTB von See I schied am 28. Juli 1917 die Artillerie-Staffel aus und die Führung wurde dem Kapitänleutnant Seyffardt übertragen. Paul Seyffardt hatte als Artillerie-Offizier auf dem Schlacht-Kreuzer *Von der Tann* und der *Euphrat-Fluss-Flottille* gedient und war seit April 1917 Wachoffizier der II. Werft-Division in Wilhelmshaven. Am 10. August 1917 wurde dann die Küstenflieger-Abteilung offiziell gegründet. Die Seeflugzeuge der Küstenflieger-Abteilung nutzten weiterhin die Mole als Stützpunkt, während die Landflugzeuge von Nieuwmuister aus operierten. Gemäss ihrer Aufgabe hatten alle See- und Landflugzeuge eine HFT-Ausstattung. Zur Vereinfachung des FT-Verkehrs unterteilte Kapitänleutnant Seyffardt das Seegebiet in Sektoren mit fest zugewiesenen FT-Stationen. Alle Flugzeuge in den jeweiligen Sektoren durften nur noch die entsprechende FT-Station als Leitstation ansprechen. Dies ermöglichte eine schnellere und eindeutige Verbindung zu den Flugzeugen, da die FT-Stationen durch Kreuzpeilung den Standort des Flugzeuges genau ermitteln konnten. Ab dem 7. September 1917 galt diese Regelung für alle Flugzeuge des Marinekorps. Kapitänleutnant Seyffardt verblieb bis April 1918 in Flandern und kehrte erst nach vollständiger Umstrukturierung der Artillerie-Staffeln nach Wilhelmshaven zurück.

Am 7. August 1917 entdeckten Olt. d. R. Christiansen und Vize-Flugmeister Maukisch ein schon seit längerer Zeit als spionageverdächtiges Fischerboot vor der flandrischen Küste. Sofort setzte Christiansen mit der FF 33I (938) zur Landung an, während das Begleitflugzeug die FF 33I (1281) die Kontrolle aus der Luft sicherte. Nachdem Maukisch an Bord des Fischerbootes gegangen war befahl er dem Kapitän Kurs auf Zeebrügge zu nehmen. Ausserhalb der holländischen Gewässer näherte sich ein holländisches Wachboot und Christiansen landete abermals um Maukisch darüber zu informieren. Ausserdem rief er ihm zu unbedingt vor der holländischen Grenzboje zu ankern. Plötzlich schlugen grosse Wellen über die FF 33L und das Flugzeug versank. Christiansen sprang ins Wasser und wurde kurz

darauf vom Flugzeug 1281 aufgenommen. Inzwischen hatte das holländische Wachboot den Fischdampfer in Schlepp genommen und Kurs auf Vlissingen genommen. Das zur Hilfe herbeigerufene deutsche Torpedoboot B 70 konnte nicht mehr eingreifen. Durch Kreuzpeilung vom Kommandanten des Torpedobootes B 70, Kptlt. Lemelsen, wurde einwandfrei festgestellt, dass sich Maukisch mit dem Fischerboot aussserhalb der drei Meilen-Zone befunden hatte. Vize-Flugmeister Maukisch kehrte einige Tage später wieder aus Holland nach Zeebrügge zurück.

Am Abend des 12. August wurden gegen 20.00 Uhr der Flugmaat Paatz und Vize-Feldwebel Pütz vor Ostende von drei Sopwith Pup abgeschossen. Die Leiche von Heinrich Pütz konnte vom Torpedoboot A 43 aus den Trümmern der FF 33I (1246) noch geborgen werden. Der Pilot Walter Paatz konnte nicht mehr gefunden werden. Die Besatzung Pütz/Paatz fiel wahrscheinlich FCdr Graham (N6478), FI Fisher (N6437) oder FSL Slatter (N6459) der RNAS Dunkirk zum Opfer. Die Besatzung der FF 33I (1246) musste ohne Deckung einen Flottenverband der Royal Navy beobachten, da gleichzeitig das BoGohl III von einem Angriff auf die englische Südküste zurückkehrte und die C-Flugzeuge und Kampfeinsitzer den Gothas Geleitschutz gaben.

Mitte August machte sich bei den Motoren der Zeebrügger Flugzeuge zunehmend Zündaussetzer bemerkbar. Die FF 33L (1281) stürzte am 14. August kurz nach dem Start vor der Mole ins Wasser und wurde vollkommen zerstört. Die Motorenwarte untersuchten das Wrack und ermittelten als Ursache minderwertiges Benzin. Daraufhin verbot Kpt. z. S. Herr bis zu einer neuen Benzinlieferung vorerst Fernflüge an die englische Küste. Erst ab dem 20. August konnte wieder die englische Küste angefliegen werden. Erstmals wird ab diesem Tag der Begriff *Holland-Staffel* im KTB erwähnt. Aufgabe dieser neu zusammengestellten Staffel unter der Führung von Lt. d. R. Hillger war die Aufklärung des Schiffsverkehrs von den holländischen Häfen in Richtung England. Besonders der nord-östliche Küstenbereich entlang der niederländischen Grenze wurde täglich abgeflogen und alle Schiffe in diesem Bereich kontrolliert. Lt. d. R. Karl Hillger berichtete hierüber:

„Systematisch wurden die Fahrstrassen abgesucht, die von den holländischen Häfen nach England führten. Wenn wir auch keinen sichtbaren Erfolg hatten, so konnten doch die U-Boote unsere Beobachtungen verwerten. Jedes Segelfahrzeug wurde genau beobachtet, ob es sich durch die Hofden hindurchschmuggeln oder nur der friedlichen Fischerei nachgehen wollte. Manche Enttäuschung war zu verzeichnen,

wenn wir in 20 Seemeilen Abstand von der holländischen Küste auf einen Segler stiessen, zum Gleitflug ansetzten und beim Näherkommen sahen, dass er sein Netz schleppte.“

Alle Fischerboote durften natürlich während des Krieges weiterhin ihrer Arbeit nachgehen. Am 22. August flogen die FF 33L (935, 1118 und 1158) der *Holland-Staffel* das Seegebiet vor der Nord-Holländischen Küste ab, als bei dem Flugzeug 1158 der Propeller in der Luft zerbrach. Teile des abgerissenen Propellers trennten den vorderen Teil des Backbord-Schwimmers ab und nach der Notlandung versank die F 33L langsam. Die Begleitflugzeuge 935 und 1118 landeten sofort und nahmen jeweils ein Besatzungsmitglied der havarierten FF 33L an Bord. Nachdem die 1158 durch Sprengpatronen vollständig zerstört war, kehrten die Flugzeuge nach Zeebrügge zurück.

Für nächtliche Bombenflüge wurde die FF 33h (814) zum Einsitzer umgebaut, dafür erhielt das Flugzeug zusätzliche Bombenhalterungen unter den Flächen. So konnte die Traglast auf 150 Kg Bomben erhöht werden. In der Nacht vom 2. auf den 3. September wurden mit diesem Flugzeug fünf 10 Kg Bomben auf den Flugplatz St. Pol und 10 Bomben auf den Bahnhof von Dünkirchen mit großer Wirkung abgeworfen. Bei der nächtlichen Landung im Molenbecken kollidierte das Flugzeug allerdings mit einem Anker, der auf einer Sandbank lag und konnte nur stark beschädigt geborgen werden.

Anfang des Monats September mehrten sich die Begegnungen mit Curtiss/Felixstowe-Booten. Am 11. und 15. September trafen die C-Staffeln bei Noord-Hinder auf Curtiss-Boote. Diese wurden mit 600, bzw. 1000 Schuss angegriffen, entzogen sich aber einem Luftkampf mit den FF 33 durch ihre überlegene Geschwindigkeit. Am Abend des 15. Septembers kam es im Quadrat 066 b zu einem Luftkampf von zwei Zeebrügger mit vier englischen Flugzeugen, darunter einem Curtiss-Boot und der DH 6 (C2158), sowie zwei Sopwith Camel. Flugmeister Dauke in der Albatros W 4 (1484) hatte sofort das sehr tief fliegende Curtiss-Boot angegriffen, wurde aber zugleich von den englischen Sopwith in einen Luftkampf verwickelt. Im Communiqué No.6 des RNAS findet der Luftkampf folgende Erwähnung:

„While on Anti-submarine Patrol the large America Seaplane was attacked by two Enemy Seaplanes, one of which was shot down in flames by escorting Camels, Pilots – Flight Commander Graham and Flight Sub-Lieut. Slatter, and seen to crash. The chase of the scound had to abandoned owing to darkness.“

Nachdem Fritz Dauke in der Albatros W 4 brennend abgestürzt war, drehte die HFT-Maschine sofort ab und kehrte nach Zeebrügge zurück. Abwerfbare Tanks für Flugzeuge wurden erst ab August 1917 in Warnemünde erprobt, vorerst waren diese auch nur für G-Typen gedacht.⁸⁷

Dem Kommandanten von See I, Lt. z. S. Schuler, ging auch dieser Verlust sehr nahe. Wie so oft nach traurigen Ereignissen, fuhr er noch in der Nacht auf seinem Motorrad entlang der Küste um auf andere Gedanken zu kommen. Infolge überhöhter Geschwindigkeit stürzte er zwischen Zeebrügge und Blankenberghe und brach sich die Wirbelsäule. Der 26 jährige Wolfgang Schuler verstarb noch am Unfallort an dieser Verletzung.

Die Aera Christiansen:

Am 17. September 1917 ernannte der K.d.L.F. des Marinekorps Kapitän z. S. Hans Herr den erfahrensten Seeflieger der Station Olt. d. R. Friedrich Christiansen zum neuen Stationsleiter von See I.

Am gleichen Tag lief in Zeebrügge das U-Boot UC 4 mit drei gefangenen französischen Fliegern ein. Die Besatzung des U-Bootes hatte bei Schouvenbank das treibende FBA-Boot D.40 entdeckt, das bereits seit 24 Stunden auf dem Meer trieb. Die entkräfteten Flieger, Enseigne de Vaisseeau de 1ère Classe (EV1) Levesque, Quartier-Maître (QM) Bienvenue und ein Mechaniker wurden an Bord genommen und das Flugboot versenkt.⁸⁸

Am 22. September baten die Kameraden der Küstenflieger-Abteilung um Hilfe. Flugobermaat Steinitz und Vizefeuerwerker Ruhräh waren um 7.15 Uhr in Richtung Ostende gestartet, um die Küstenbatterien auf eine feindliche Flotte vor der Küste einzuschiessen. Nachdem seit einer Stunde keine Nachricht mehr von Ruhräh empfangen worden war, begannen um 9.25 Uhr eine HFT- und drei C-Flugzeuge mit Suche. Schon nach kurzer Zeit entdeckten sie sechs englische Zerstörer, wovon einer mit der Bergung der FF 33L beschäftigt war. Nach englischen Berichten wurden Steinitz und Ruhräh von den Flight Sub-Lieuts. Hunter, Turney und Burt der No. 4 Sqdn. RNAS abgeschossen.⁸⁹ Heinrich Ruhräh und Steinitz gerieten in Gefangenschaft. In diesem Luftkampf erhielt auch die Sopwith F.1 Camel (B6213) starke MG-Treffer und FSL Burt musste auf dem Meer notlanden, wo ihn Zerstörer aufnahmen.

⁸⁷ Tagesberichte SVK-Warnemünde vom 17. August 1917.

⁸⁸ Flugsport No.20, 3. Oktober 1917.

⁸⁹ Communique No.6, RNAS, 22. September 1917.

Am 23. September wird im KTB von See I erstmals der Begriff *Kampfgruppe* erwähnt. Christiansen begann nach der Übernahme des Kommandos die Station zu einer agilen Kampfeinheit umzustrukturieren. Einer der ersten Massnahmen war die Zusammenstellung der C-Staffeln zu Kampfgruppen. Die MG-Flugzeuge, wie Brandenburg W 12 wurden immer von einem „Lebensretter“, wie FF 33 oder 49 begleitet. Denn die FF-Flugzeuge konnten auch bei hohem Wellengang noch landen um abgeschossene Flieger zu retten. Auch die Zuteilung neuer Flugzeuge, insbesondere der Hansa- und Brandenburgischen Flugzeugwerke AG, forderte Christiansen vom Marine-Flugchef dringend. Im September befanden sich erst drei Brandenburg W 12 (1014, 1183 und 1184) in Zeebrügge, aber schon Anfang Oktober wurden weitere 10 Flugzeuge dieses Typs der Station zugewiesen.

Wobei die Brandenburg W 12 (1185) der Station Zeebrügge schon im September 1917 zugeteilt worden war. Aber an diesem Flugzeug nahmen das SVK und die Brandenburg-Werke in Warnemünde noch umfangreiche Verbesserungen an Rumpf und Höhenflosse vor. Die Längsstabilität des Flugzeuges war beanstandet worden, worauf Hansa-Brandenburg das Gerippe der Höhen-Flossen aus Stahlrohr fertigte. Nachdem aber auch hier keine Verbesserung eintrat, verlängerte die Firma den Rumpf und erst Mitte Oktober verschickte man die W 12 nach Zeebrügge.⁹⁰

Am Abend des 25. September 1917 begleitete die Kampfgruppe I ein Artillerie-Flugzeug. Im Quadrat 060 b attackierten zwei feindliche Landeinsitzer, im KTB als Spad angesprochen, die Kampfgruppe. Die FF 33L (1582) erhielt dabei Treffer in den Motor und der Pilot Flg.Mstr. Pantenburg musste auf dem Wasser landen. Pantenburg war während des Luftkampfes durch Schüsse in die Hand und Oberschenkel verwundet worden.

Der Beobachter Lt. d. R. Brettmann beschloss mit seinem MG weiterhin die feindlichen Einsitzer, während sich ein englisches Torpedoboot mit höchster Geschwindigkeit dem Kampfplatz näherte. Olt. d. R. Christiansen mit der FF 33L (935) und auch die FF 33L (1118) landeten daraufhin sofort neben der havarierten Maschine und nahmen Pantenburg und Brettmann an Bord. Die beschädigte FF 33L (1582) wurde noch durch MG-Feuer der Beobachter versenkt und die Kampfgruppe kehrte nach Zeebrügge zurück.

⁹⁰ Grosz, Peter: Brandenburg W 12, WS-Datafile 61, Berkamsted 1997.

Die vermeintlichen SPAD waren zwei Sopwith Camel der RNAS St. Pol, geflogen von FCDr Graham und FSL Slatter:

„Whilst Patrolling over Fleet, two Camels of Seaplane Defence Squadron encountered four E. two-seater and two single-seater Seaplanes, and attacked them at once. Flight Commander Graham shot down a two-seater E.S. in the sea, and Flight Sub-Lieut. Slatter shot down a single-seater E.S. which broke entirely. One of the E.S. landed near the damaged two-seater, and was fired on the water and could not get off. Subsequently Flight Commander Graham had an engine seizure, his oil tank being shot through, and landed near a British Destroyer who rescued him and salved the machine”⁹¹

Da an diesem Luftkampf ausschließlich die Zeebrügger Kampfstaffel beteiligt war, muss Flight Sub-Lieut. Slatter, Sopwith F.1 Camel (N6348), eine der zu Hilfe gelandeten FF 33 als Abschluss angesprochen haben. In den KTB der Stationen See II: *kein Flug an diesem Tag*, und Borkum: *nur Luftkämpfe im Borkumer Seegebiet*, finden sich keine Hinweise. Die am Abend des gleichen Tages bei Cadzand notgelandete Gotha WD 11 (1212) der T-Staffel wurde von den holländischen Behörden mit der Besatzung Flugmeister Rothe und Eggers, sowie Flugmeister Fritz und Lt. d. R. Krueger interniert.⁹² Die zunehmende Bedrohung durch feindliche Landflugzeuge führte schliesslich am 1. Oktober zur Aufstellung der See-Frontstaffel (Seefrosta). Die Staffel sollte mit ihren Albatros D.III die Seeflugzeuge von See I und See II bei Flügen über Land und See vor den Angriffen der feindlichen Land-Jagdflugzeuge schützen. Bis zum 1. September 1918 unterstand die Seefrosta ebenfalls dem Gruppen-Kommandeur der Seeflieger (Grufsee). Bedingt durch die immer grösser werdende, feindliche Luftüberlegenheit, ist es aber nur sehr selten zu gemeinsamen Flügen mit Land- und Seeflugzeugen gekommen.

Am 27. September wurde Christiansen vom Chef der U-Flottille Flandern, Korvettenkapitän Bartenbach angerufen. Das U-Boot UC 70 sei vermisst und wahrscheinlich vor Dünkirchen auf eine Mine gelaufen.

Unter Christiansens Führung starteten um 7.00 Uhr morgens vier C-, zwei HFT-, zwei T- und ein Kampfflugzeug zur Suche nach dem vermissten U-Boot. Die Staffel war so zusammengestellt, dass sie bei zwei Flügen die gesamte Bootsbesatzung hätte retten können.

⁹¹ Communique No.6, RNAS, 25. September 1917

⁹² Nach holländischen Zeitungen. Vgl. Mitteilungen aus dem Gebiete des Luftkrieges, Nr. 10, Berlin 20.10.1917.

Während am 5. Juni 1917 Christiansen bei den Überlebenden des Torpedobootes S 20 vorerst nur mit einem Flugzeug helfen konnte, hatte er diesmal vorgesorgt. Trotz ausgedehnter Suche konnte das U-Boot vorerst nicht gesichtet werden. Erst am späten Nachmittag entdeckte die C-Staffel ein U-Boot im Quadrat 030 b, das vor den Flugzeugen sofort wegtauchte. Hierbei hat es sich um das vermeintlich gesunkene U-Boot UC 70 gehandelt.

Der Monat September endete mit einem weiteren Verlust der Station See I. Die FF 39 (643) geriet in 100 m Höhe kurz vor der Landung in Zeebrügge in Brand und stürzte ab. Der Pilot Olt z.S. Hans Wedel konnte nur noch tot geborgen werden. Der Name des Beobachters ist in der Verlustliste nicht aufgeführt und überlebte sicher den Absturz.

Brandenburg Kampfflugzeuge und Maybach-Motoren:

Am späten Nachmittag des 1. Oktober 1917 startete eine Kampfstaffel, bestehend aus vier FF 33L (935, 1118, 1280 und 1283), einer Albatros W 4 (1307) und der Brandenburg W 12 (1183) zu einer Fernaufklärung in nord-östlicher Richtung. Nach einer Stunde Flugzeit scherte die FF 33L (1283) aus der Formation aus und musste mit Motorpanne auf dem Meer landen. Olt. d. R. Christiansen deutete der Besatzung von 1118 an von Zeebrügge Torpedoboote zur Rettung heranzuführen. 935 landete neben dem Havaristen um bei Bedarf die Besatzung zu übernehmen.

Nachdem die Situation geklärt war führten die restlichen drei Flugzeuge unter der Führung von Christiansen in der Brandenburg W 12 (1183) ihren Flug bis zur Insel Texel fort. Auf dem Rückflug sichteten sie in Höhe Texel ein englisches Flugboot, das sie sofort angriffen. Die Sopwith F.B.2 Porte Baby (9810) der Station Felixstowe mit der Besatzung FCDr NS Douglas – W/T HM Davies, drehte sofort ab und flog mit Höchstgeschwindigkeit in Richtung England. Der Beobachter von Christiansen in der W 12 (1183) Lt.z.S. Hillger schilderte die nachfolgenden Ereignisse im KTB:

„Während 1183 und 1307 an Schnelligkeit folgen konnten, blieb 1280 zunächst zurück. 1183 klemmte sich unter den Schwanz des Gegners und die Albatros 1307 griff von oben kommend an. Gleich nach den ersten MG-Salven der beiden Flugzeuge verlor das Boot an Schnelligkeit, sodass Flugzeug 1280 auch zum Schuss kommen konnte. Es entwickelte sich ein zähes Verfolgungsgefecht, bei dem sich der Gegner mit seinem hinteren MG mit Brandmunition verteidigte. Auch das vordere MG schoss mit nach hinten. In dessen Verlauf ging das Boot auf ca. 5 m Höhe herab um das Flugzeug 1183 abzuschütteln.“

Die angreifenden Flugzeuge 1183, 1280 und 1307 hielten jetzt dauernd das Boot aus nächster Entfernung im gut liegenden MG-Feuer. Mit dem Erfolg, dass zunächst die feindlichen MG-Schützen ausfielen. Nach ca. 20 Minuten Verfolgung gelang es endlich dem Führer von 1183 den linken Motor und Kühler des Gegners zu zerschliessen. Jetzt wurde beobachtet, dass zwei grosse Bomben und kleinere Gegenstände ins Wasser geworfen wurden. Mit der letzten zur Verfügung stehenden Munition konnte der Gegner zum Landen gebracht werden.

Der Versuch neben dem feindlichen Flugzeug zu landen wurde durch einen der Bordschützen mit MG-Feuer verhindert. Auch dieser Schütze wurde noch zum Schweigen gebracht und da von dem sinkenden Boot nichts zu bergen war, der Rückflug angetreten.

Es wurden von den Flugzeugen über 3700 Schuss aus nächster Entfernung auf das Boot verfeuert. Es lässt sich daraus ersehen, dass die Gross-Boote ziemlich unverletzlich sind.

Das Photo-Flugzeug 1280 hatte leider schon bei der Verfolgung die Kassetten belichtet. Weil bei früheren Zusammentreffen mit Curtiss-Booten sich diese immer durch ihre überlegenen Geschwindigkeit einem Gefecht entzogen hatten. Eine Aufnahme des Bootes nach dem Abschuss war daher leider nicht möglich.“

Der Besatzung der Sopwith F.B.2 Porte Baby, FCDr NS Douglas und W/T HM Davies gelang es trotz der schweren Beschädigung ihr Flugzeug neben einem Trawler zu landen, der sie nach Felixstowe schleppte. Davies wurde bei dem Angriff nur leicht verwundet. Auch Lt. d. R. Becht und Fl.Ob.Mt. Harms konnten den Motor ihrer havarierten FF 33L (1283) wieder starten und rollten mit 5-Zylindern in Richtung Zeebrügge, wo sie in der Nacht um 1.35 Uhr eintrafen.

Die Brandenburg W 12 hatte sich in dem Luftkampf als überlegenes Kampfflugzeug über See bewiesen. Zumal Ober-Ingenieur Dr. Stein und die Warte eine Reihe von Verbesserungen an den ersten drei auf der Station vorhandenen W 12 C2MG (1183, 1184 und 1185) vorgenommen hatten. So wurden die Munitionsbehälter des starren MG durch eine Munitions-Rolle des Parabellum-MG ersetzt. Detaillierte Berichte dieser Verbesserungen wurden natürlich umgehend nach Warnemünde geschickt und dort geprüft. Die neue Munitionszuführung wurde dann im Herstellerwerk in Briest/Havel von Hansa- und Brandenburg bei den W 12 C2MG, Marine Nr. 2000, unter der Bezeichnung (*System Zeebrügge oder HB-Trommel*) eingeführt.

Auch die Brandenburg W 12 C3MG Flugzeuge erhielten die Patronen-Trommeln ab der Serie 2023 – 2052.⁹³ Die Erprobung der Trommeln für die C3MG Flugzeuge in Brandenburg-Briest hatte ein einwandfreies Nachladen der starren MG ergeben und die Firma führte das *System Zeebrügge* ein.

Weitere 10 Brandenburg W 12 erhielt die Station See I Anfang Oktober 1917. Davon ging allerdings am 21. Oktober die Brandenburg W 12 (1397) durch einen Landeunfall verloren. Christiansen drängte auch auf die Übersendung von Flugzeugen mit dem neu entwickelten Maybach Mb IVa Motor, dem ersten serienmäßig überbemessenen und überverdichteten Höhenmotor. Das erste Typenflugzeug mit dem Maybach Mb IVa, die Brandenburg W 19 (1471), traf Anfang November zur weiteren Erprobung in Zeebrügge ein.⁹⁴

Der Maybach Mb IVa ging aus dem Maybach Mb IV (HS) Motor mit 240 PS Leistung hervor. Unter Verwendung fast aller Teile des Mb IV Motors und gleichgehaltenen Außen-Abmessungen wurde beim Mb IVa die Bohrung auf 165 mm vergrößert. Das Hubvolumen um 20 % überbemessen und die Füllung von 5,5 auf 6,1 überverdichtet.

Außerdem verfügte der Motor über eine Doppelzündung mit zwei Kerzen pro Zylinder. Die zwei Vergaser waren an dem ersten und sechsten Zylinder angeschraubt.

Für die Höhenversuche ließ Karl Maybach extra in den Alpen in 1800 m Höhe einen Motorenprüfstand errichten und begann dort im Frühjahr 1917 mit Probeläufen. In dieser Höhe gab der Mb IVa noch die Bodenleistung des Grundmusters von 250 PS ab. Kurzzeitig konnte der Mb IVa auch unterhalb von 1800 m mit der Notleistung von 280 PS geflogen werden, dies war aber nur in einer Notsituation erlaubt. Um Schäden am Motor zu verhindern wurde er auf 245 PS gedrosselt, durch eine Sperre am Gashebel. Diese, als *Marke H* am Gashebel gekennzeichnet, durfte der Pilot erst ab 1800 m Höhe lösen. Für die Qualität des Motors spricht, dass die Flugzeuge hinter den Marine-Nr. den Zusatz "Mb" für Maybach erhielten oder als Brandenburg-Maybach-Flugzeuge bezeichnet wurden.

Ein Bericht der Seeflugstation Borkum vom 30. Mai 1918, bei dem es zu einem Gefecht mit einem Curtiss-Flugboot kam, wird besonders der Maybach Mb IVa in der Brandenburg W 19 (Marine Nr. 2209)⁹⁵

⁹³SVK-Warnemünde, Bericht der Waffenabteilung vom 1.-15. Januar 1918.

⁹⁴ Maybach Mb IVa Motor, Archiv MTU-Friedrichshafen & Vogelfang, Walther, Der Flugmotor und seine Bestandteile, Berlin-Charlottenburg 1917.

⁹⁵ Die Brandenburg W 19 (2209) wurde am 2. Februar 1918 Zeebrügge zugeteilt, warum sie im Mai 1918 in Borkum war ist ungeklärt.

hervorgehoben. Zwei deutsche Flugzeuge wurden dabei nach MG-Treffern zur Notlandung und Reparatur auf See gezwungen:

„Bewährung des 260 PS [sic] Maybach-Brandenburg-C-Flugzeuges:

Das 260 PS Maybach-Brandenburg-C-Flugzeug hat durchschnittlich einen Aktionsradius von 5 ½ Stunden. Es ist bedeutend leichter als der 150 PS Typ zu fliegen, ist jedoch nicht so wendig. Die Bedingungen für eine glückliche Seelandung und –Abflug waren infolge des sehr schwachen Windes und der hohen Dünung nicht gegeben. Die beiden Flugzeuge wurden jedoch von sicheren und erfahrenen Fliegern glatt gelandet. [...] Der Abflug war sehr lang und wäre bei stärkerem Wind kürzer und besser gewesen; sein Gelingen ist nur dem starken und kräftig durchziehenden Motor zu verdanken.“

Am 10. Oktober 1917 näherten sich acht englische Zerstörer von Westhinder-Lightship her den deutschen Bewachtungsschiffen vor der Netzsperr. Eine deutsche Aufklärungsstaffel die aus drei FF Maschinen bestand, entdeckte die Zerstörer und stellte den Kurs fest. Da die Zerstörer direkt auf die eigenen Schiffe zuliefen, flog die Besatzung Oberflugmatrose Gräfe und Leutnant d. R. Holm zu den eigenen Schiffen und warnten sie vor der Gefahr durch Abwurf einer Meldeboje.

Die Versorgung mit Flugzeugen und Material hatte ab 18. Oktober 1917 Oberleutnant Gericke als Führer des Marine-Flugpark des Marinekorps übernommen. Dieser erfahrene Beobachter hatte als Heeresangehöriger in der II. Marine-Feldflieger-Abteilung seit 1916 gedient, bevor ihn Kapitän z. S. Hans Herr in das neue Amt berief. Für die „Entsorgung“ unbrauchbarer Flugzeuge, wie der Brandenburg KDW und CC, sorgte Olt. Gericke sofort und schickte diese umgehend ins Depot nach Wilhelmshaven zurück. Beide Typen wurden in Zeebrügge kaum geflogen und verstopften nur die Hallen.

An den Bomben-Abwurfvorrichtungen der 58 Kg Bomben von Bosch bemerkten die Warte am 21. Oktober starke Abnutzungserscheinungen. Die Abwurfböcke waren so ausgeleiert, dass die Bomben sich von selbst lösen konnten. Der technische Offizier, Ober-Ingenieur Dr. Wilhelm Stein liess die Bosch-Vorrichtungen sofort sperren und schrieb einen Bericht nach Warnemünde. Auch anderen Stationen war dieser Konstruktionsfehler, hervorgerufen durch zu weiches Blech, schon aufgefallen. Nach

Anweisung vom Marine-Flugchef durften vorerst nur die Kohlbach und Pintsch Vorrichtungen benutzt werden.

Ende Oktober 1917 übernahm Olt Friedrich Höpken vertretungsweise die Leitung der Station See I. Höpken gehörte der Station See II, Ostende an und wurde nur für wenige Tage nach Zeebrügge versetzt. Friedrich Christiansen unternahm währenddessen eine Dienstreise nach Berlin und Briest, sowie nach Friedrichshafen zum Flugzeugbau-Friedrichshafen, dem Zeppelin-Werk-Lindau in Seemoos und dem Maybach-Motoren-Werk. Vor Ort konnte er seine Vorstellungen von zukünftigen Flugzeugen direkt bei den Firmen besprechen. Besonderes Interesse zeigte Christiansen an den Entwürfen eines See-Kampfflugzeuges, der ZWL Cs.I.⁹⁶ Inwieweit er dabei Dorniers Metallkonstruktion beeinflusste, lässt sich heute nicht mehr nachvollziehen.

Der Marine-Flugchef verlieh am 26. Oktober den Zeebrügger Fliegern Olt. d. R. MA Christiansen, Lt. z. S. Zapp, Flg.Mt. Huthmacher und Flg.Ob.Mt. Burgstaller den Ehrenpreis für die Vernichtung feindlicher Flugzeuge und Schiffe. Posthum erhielten den Pokal zudem Olt. z. S. Wedel und Lt. d. R. MA Röver. Christiansen erhielt diesen zweiten Ehrenpreis für die Vernichtung eines Flugzeuges.

Von den am 31. Oktober um 8.30 Uhr gestarteten HFT-Flugzeug und der Brandenburg W 12 (1185) kehrte gegen Mittag nur die FF 33L zurück. Die Besatzung der W 12, Flugobermaat Huthmacher – Lt. z. S. Zapp, hatte sich auf dem Rückflug im dichten Nebel verfliegen und in war Holland auf einer Wiese gelandet. Fünf Tage später erschien Flugobermaat Huthmacher wieder auf der Station und erstattete Bericht:

„1185 war auf der Höhe von Ymuiden in dichten Nebel geraten. Ein Versuch Borkum anzusteuern musste wegen einer Nebelbank bei Texel aufgegeben werden. Das Flugzeug flog daraufhin zunächst mit Ost- dann mit Süd-Ost Kurs bis der Benzinvorrat bis auf 10 l zusammengesmolzen war. Stieß durch den über Land bis 700 m Höhe reichenden Nebel und wurde bei Holten auf einer überschwemmten Wiese glatt gelandet. Die Besatzung verbrannte das Flugzeug und wurde dann von einer militärischen Wache nach Deventer transportiert. Von wo der der Beobachter Lt. z. S. Zapp nach Haag, der Flieger

⁹⁶ Die Bestellung von drei See-Jagdflugzeugen hatte Dornier am 1. Dezember 1917 erhalten und bis zum 10. Februar 1918 sollten die Flugzeuge (8501 – 8503) in Warnemünde angeliefert werden. Vgl. Schreiben vom RMA, BXe 17128, an die Fa. Zeppelin-Lindau GmbH vom 1. Dezember 1917.

Flg.Ob.Mt Huthmacher in das Internierungslager Bergen weitergesandt wurden. Mit Hilfe der in Bergen internierten Flieger-Unterroffiziere vom KaGohl 3 gelang es Flg.Ob.Mt Huthmacher noch vor Abgabe des üblichen Ehrenwortes einen Fluchtversuch zu machen und ihn erfolgreich durchzuführen.“

Nach Abgabe des Ehrenwortes durften sich alle Internierten in Lagernähe tagsüber frei bewegen. Selbstverständlich hielten sie sich an ihr Ehrenwort. Die Abgabe des Ehrenwortes war auch vom RMA am 24. Februar 1916 grundsätzlich genehmigt worden:

„Es bestehen keine Bedenken, dass Offiziere zum Zweck von Spazierengehen oder körperlichen Übungen ausserhalb des Lagers eine ehrenwörtliche oder sonstige Verpflichtungs-Erklärung abgeben.[...] während dieser Zeit weder zu fliehen, noch Fluchtversuche und keine Handlungen zu begehen, die gegen die Sicherheit des Staates, in dem sie sich befinden, gerichtet sind.“⁹⁷

Auffallend ist, dass viele deutsche Soldaten noch vor der Internierung entkommen konnten. Dies liegt wahrscheinlich an der großen Sympathie, die man in den Niederlanden noch bis zum Zweiten Weltkrieg für Deutschland hegte. Trotz des schlechten Wetters, gefürchtet war besonders der plötzlich aufkommende dichte Nebel über der See, wurden weiterhin ausgedehnte Aufklärungsflüge ausgeführt. Die Zusammenarbeit mit der Seeflugstation Borkum war mittlerweile zur Routine geworden. Oft trafen sich die Flugzeuge über See und flogen dann gemeinsam weiter. Am 12. November flogen zwei Flugzeuge der Brandenburg W 19 (1471) entgegen. Diese hatte tags zuvor entlang der holländischen Küste aufgeklärt und war in Borkum über Nacht geblieben.

Im November verliess der langjährige Vorgesetzte der Marineflieger, Kapitän z. S. Herr, das Marinekorps und wurde Kommandant des Linienschiffes *Thüringen*. Seine Nachfolge trat Korvettenkaptän Gerhard Stubenrauch an.

Die Seeflieger des Marinekorps unterstanden aber schon ab Mai 1917 direkt dem Gruppen-Kommandeur der Seeflieger des Marinekorps, Kptlt. z. S. Bernhard von Tschirschky und Boegendorff.

Ab Anfang November 1917 hatte die Royal Navy in nächtlicher Arbeit die Minen- und Netzsperre vor der Küste Flanderns durch weiträumige Minenfelder ausgeweitet. Darin sank am 18. November 1917 das deutsche Torpedoboot A 50. Die Aufklärungsflugzeuge hatten zwar das Minenfeld erkundet und auf Seekarten eingetragen,

⁹⁷ Kriegsministerium Nr. 2822/16 U.5, Berlin 24. Februar 1916.

Kptlt. Kurt Aßmann, Chef der A-Torpedoboote-Flottille Flandern, wollte sich aber selbst einen Überblick verschaffen. Am 23. November flogen zwei Brandenburg und zwei FF C-Flugzeuge nochmals mit Aßmann und Olt. z. S. von Tschirschky und Boegendorff als Passagiere das gesamte Seegebiet des Minenfeldes ab. Nach den Erinnerungen des Beobachters Fritz Stormer zeigten sich die Besatzungen der U- und Torpedoboote von den Seekarten der Flieger mit den eingezeichneten Minenfeldern oft wenig begeistert. Kptlt. Aßmann wollte daher sicherheitshalber die Minenfelder selber noch einmal auf den Karten verzeichnen.

Der 5. Dezember brachte bei eisigen Temperaturen klares Flugwetter. Zwei Brandenburg W 12 von See I überflogen bei Niedrigwasser das englische Minenfeld und photographierten dabei die Seezeichen, die das Minenfeld markierten. Um 11.10 Uhr landeten zwei Brandenburg W 12 (1012 und 1013) der Station See II im Hafen von Zeebrügge und alarmierten die A-Boote und Flugzeuge der Station. Auf dem Rückflug von der französischen Küste musste die W 12 (1398) mit dem Stationsleiter von See II auf See notlanden. Von Zeebrügge liefen sofort zwei A-Boote aus und Suchflugzeuge starteten in Richtung der notgelandeten W 12. Aber trotz intensiver Suche konnte das Flugzeug nicht gefunden werden. Auch am nächsten Tag flogen Flugzeuge beider Stationen das Seegebiet nochmals ohne Ergebnis ab, die W 12 und die Besatzung Olt. d. R. Höpken – Flugmeister Johannsen blieben vermisst.

Daraufhin übernahm am 7. Dezember Lt. z. S. Killinger von See I vertretungsweise die Stationsleitung von See II für den vermissten Stationsleiter Olt. d. R. Höpken. Aber schon am nächsten Tag traf die vermisste Besatzung wieder in Ostende ein. Höpken und Johannsen waren in der Nacht des 5. Dezember bis vor die holländische Küste getrieben worden und hier vom vessel *Vlissingen* gerettet worden. Als Schiffbrüchige wurden sie dort nicht interniert und konnten wieder nach Ostende zurückkehren. Lt. z. S. Killinger kehrte noch am gleichen Tag wieder nach Zeebrügge zurück. Vom Wrack der Brandenburg W 12 (1398) konnte nur noch der 160 PS Mercedes Motor vom holländischen *Marineluchtvaartdienst* übernommen werden. Das neutrale Holland hatte natürlich grosses Interesse an moderner Technik für seine Marineflieger und war bestrebt alle internierten Brandenburg W 12 weiter zu verwenden.⁹⁸

Am 11. Dezember flogen aus Zeebrügge drei Brandenburg Flugzeuge in nord-westlicher Richtung bis an die englische Küste. Tags zuvor waren hier Minenleger beobachtet worden, sowie eine Ansammlung feindlicher Frachtschiffe. Die Staffel traf dann auch tatsächlich vor der Küste auf zwei Konvoys, geschützt von einem englischen Luftschiff.

⁹⁸ See also: Owers, Colin, *Hansa-Brandenburg, Aircraft of WWI*, Vol. 2, Aeronaut books 2015.

Knapp über der Wasseroberfläche näherten sich die Brandenburg Flugzeuge dem Luftschiff und um 10.30 Uhr eröffnete Olt. d. R. Christiansen aus 400 m Entfernung aus seiner W 12 (1183) das Feuer. Nach weniger als zwei Minuten stürzte das Luftschiff C 27 brennend ab. Der Beobachter Vize-Flugmeister Wladika fotografierte den Abschuss in den einzelnen Phasen. Christiansen hatte seinen 4. Luftsieg errungen. Nach Rückkehr der Staffel in Zeebrügge liefen sofort einige Torpedoboote aus um den beobachteten Konvoy anzugreifen. Auch die T-Staffel und drei FF 49, gesichert von vier W 12, starteten mit Bomben beladen in Richtung des Konvoys. Aber weder die Torpedoboote, noch die Flugzeuge konnten den Konvoy entdecken. Denn dieser war nach dem Verlust des Luftschiffes C 27 sofort wieder nach Lowestoft zurückgelaufen.

Das englische Luftschiff C 27, unter dem Kommandanten FSLT Dixon und einer vierköpfigen Crew, war von der Coastal Airship Station Pulham bei idealen Wetterbedingungen (Wind 10-15 mph, Sicht 40-50 Meilen) um 7.40 Uhr (englischer Zeit) gestartet. Zwei Stunden später, gegen 9.40 Uhr brach der Funkkontakt ab. Ein sofortiges Nachfragen bei der Marine Station Lowestoft, sowie in See befindlichen Schiffen brachte kein Ergebnis. Obwohl der Abschuss von C 27 von den Schiffen sicher beobachtet worden ist.

Auch am folgenden Tag hatte die Coastal Airship Station Pulham noch keine Nachricht vom Verlust der C 27 und das Luftschiff C 26 wurde zur Suche entsandt. Aber auch C 26 hatte kein Glück. Nachdem der Treibstoff ausgegangen war, trieb C 26 steuerlos auf die Nordsee hinaus und landete schließlich bei Poortugaal in Holland. Hier wurde die Besatzung interniert. Nach diesem dritten Verlust von Coastal Airships gab man die Station Pulham endgültig auf.⁹⁹

Bereits nach dem Verlust des Luftschiffes C 17 am 21. April 1917 waren eine Reihe von Vorsichtsmaßnahmen in Pulham ergriffen worden. Die Besatzung wurde um einen weiteren MG Schützen erweitert und sobald die Luftschiffe über See fuhren, mussten sie ihre Position jede Stunde per Funk mitteilen. Allerdings konnten die Positionsmeldungen auch von den deutschen Funkstationen abgehört werden. Trotz erweiterter Bewaffnung waren die Luftschiffe einem Flugzeugangriff nicht gewachsen.

Am Abend des 11. Dezember 1917 wurde Olt. d. R. Christiansen an das Telefon gerufen. Korvettenkapitän Stubenrauch teilte ihm mit, dass der Kaiser ihm den Orden Pour le Mèrite verliehen hat. Auf der Station wurde die Nachricht mit grosser Freude aufgenommen, bedeutete es

⁹⁹ Vgl. Turpin, Brian, Coastal Patrol Airship 1915-1918, Cross & Cockade GB, Wetherby 1984.

doch, dass die Leistungen aller Angehörigen von See I durch diese hohe Auszeichnung honoriert wurden. Der Abend endete mit einer grossen Feier und wer den Durst von Seeleuten kennt, weiss dass es für Christiansen ein teurer Abend wurde.

An die Marineflieger- und Luftschiffer wurden auffallend wenig Orden und Ehrenzeichen verliehen. So erhielt Friedrich Christiansen als einziger Seeflieger den Pour le Mèrite und Oberflugmeister Karl Meyer das Preußische Goldene Militär-Verdienstkreuz verliehen. Selbst Eiserner Kreuze wurden nur zögernd verliehen. Der Flugmaat Georg Karl Goldenstedt war seit Februar 1915 an der Front und erhielt das EK II erst im Mai 1918 nach 50 Frontflügen.¹⁰⁰

Das sehr mässige Flugwetter zum Jahresende nutzten einige Flieger für ihren längst überfälligen Urlaub in der Heimat. Olt. d. R. Christiansen verbrachte einige Tage in seiner Heimatstadt in Wyk auf der Insel Föhr. Hier wurde er mit Ehrungen überschüttet, Christiansen erhielt das Ehrenbürgerrecht und auch eine Straße erhielt seinen Namen.¹⁰¹

Auch Oberflugmeister Karl Meyer nutzte die Weihnachtstage für einen Besuch in der Heimat. Den Abschluss seines Urlaubes sollte ein Besuch bei den Aviatik Werke in Leipzig-Lindenthal sein. Hier stürzte er am 31. Dezember 1917 tödlich ab. Dem Unfallbericht nach, war Meyer war mit einer Aviatik Schulmaschine gestartet und hatte beim Tiefflug Berührung mit einer Stromleitung. An diesem Tag herrschten sehr schlechte Wetterbedingungen mit wenig Sicht, wahrscheinlich übersah Meyer infolgedessen die Stromleitungen. Oberflugmeister Karl Meyer wurde in seine Heimatstadt, Mühlhausen/Elsass, überführt und auf dem dortigen Friedhof beerdigt.

Karl Meyer hatte vor dem Krieg bei dem bekannten Flieger Stoeffler als Monteur angeheuert und diesen bei seinen Flugwettbewerben begleitet. Bei Kriegsausbruch befanden sich Meyer und Stoeffler auf dem Wasserflugwettbewerb in Warnemünde. Hier meldete er sich sofort als Monteur zur Marinefliegertruppe. Ohne Pilotenschulung startete er in einer erbeuteten Bleriot, die er repariert hatte, zu einer Platzrunde. Daraufhin wurde Meyer zur Fliegerausbildung kommandiert. Karl Meyer hatte 18 Luftsiege errungen und war mit den Eisernen Kreuzen II. und I. Klasse, dem Preußischen Goldene Militär-Verdienstkreuz (als 23. Soldat), sowie mit dem Kriegsverdienstkreuz am weiss-schwarzen Band ausgezeichnet worden.

¹⁰⁰ Ordenssachen, BA Freiburg RM114/35.

¹⁰¹ Nach seiner Entlassung aus der Haft im Jahr 1951 kehrte er allerdings nicht mehr nach Wyk zurück. Nach Christiansens Tod wurden ihm auch sofort die Ehrenbürgerrechte entzogen und sein Name aus der Liste gelöscht.

Jahr 1918

An der flandrischen Küste gingen unterdessen die Seeflieger ihren täglichen Aufklärungsflügen nach. Nur an wenigen Tagen herrschte *Fliegerwetter*, wo ein Start durch Eis und Schnee unmöglich war. Sehr willkommen waren in Zeebrügge die neuen Heizanlagen für Flugzeuge mit FT-Dynamo. Wenn am Boden die Temperatur nur bis -10° betrug, waren es in 1000 m Höhe nicht selten -20 bis -30° . Beheizt wurden damit die Handschuhe, die Gesichtsmaske und Einlegesohlen der Stiefel. Die Heizstecker schloss man an den Stromerzeuger des FT-Dynamo an und beim Senden stellte sich die Heizung automatisch ab um eine Brandgefahr zu vermeiden. Die Doppelsteckbuchsen befanden sich im Beobachtersitz, wo auch die MG-Heizung eingesteckt wurde und am Führersitz. Hier wurden die Stecker, von den Verbindungskabeln am Gürtel der Besatzung eingesteckt. Diese neuen Heizanlagen waren zwar noch mit Fehlern behaftet und sollten daher zuerst in Zeebrügge erprobt und verbessert werden.¹⁰² Anfang Januar 1918 nahm auch Olt. d. R. Christiansen wieder seine Arbeit in Zeebrügge auf. Zum Abschluss seines Weihnachtsurlaubes hatte er in Berlin im RMA in eindeutigen Worten seinen Forderungen nach modernen Flugzeugen, wie den Brandenburg W-Typen Nachdruck verliehen. Denn jetzt war er nicht nur ein einfacher Oberleutnant einer Seeflugstation, sondern Träger des Pour le Mérite. Auch höhere Offiziere mussten ihn jetzt zuerst grüssen und die Wachen vor militärischen Gebäuden bildeten eine Ehrenformation.

Durch die beschleunigte Lieferung von Brandenburg W-Flugzeugen konnte Christiansen ab Anfang Februar eine zweite C-Staffel bilden, die abwechselnd Einsätze flogen. In besonderen Situationen flogen natürlich alle Staffeln. Die FF HFT-Flugzeuge dienten weiterhin hauptsächlich zur Aufklärung, Bombeneinsätzen und als Begleitflugzeuge der C-Staffeln. Innerhalb weniger Monate hatte Christiansen die Station zu einer schlagkräftigen Einheit modernisiert, die für alle Einsatzbedingungen die geeigneten Flugzeuge parat hatte. Ein Beispiel hierfür ist der 3. Februar 1918. Die Frühaufklärung des Seegebietes führten zwei FF HFT-Flugzeuge aus. Am Vormittag startete dann die I. C-Staffel zu einem Jagdflug bis in Höhe Yarmouth. Auf dem Rückflug musste die Brandenburg W 12 (1399) der C-Staffel wegen Benzinmangel notwassern, sofort wurde die FF 49 (1682) aus Zeebrügge zum Havaristen beordert. Die Besatzung der FF, Flugzeugmatrose Schmaling und Lt. d. R. Brembach fanden die W 12

¹⁰² Tagesberichte, 21. Januar 1918.

und schleppten sie auf dem Wasser rollend bis zum Abend nach Zeebrügge ein. Den nachmittags Jagd- und Aufklärungsflug entlang der holländischen Küste übernahm die II. C-Staffel. Die verbesserte Ausstattung der Station See I sorgte nunmehr für die nötige Erholungszeit der Besatzungen zwischen den Einsätzen und das Material konnte besser gewartet werden

Am 5. Februar entdeckte die II. C-Staffel im Quadrat 168 alpha die Curtiss H.8 (8661 und 8677), die sofort nach Westen abdrehten nachdem die Brandenburg auf sie zuflogen. Nach einer 30 minütigen Verfolgung konnte die Brandenburg W 12 (1184) auf 300 m Entfernung ein Curtiss-Boot beschießen. Kurz vor der englischen Küste versagten bei der Brandenburg 1184 allerdings beide starre MG durch Hülsenreisser und so konnte nur noch der Beobachter über den Piloten hinweg das Curtiss-Boot beschießen. Mittlerweile hatte sich das Gefecht bis über Lowestoft hingezogen und die C-Staffel drehte ab. Das plötzliche Abdrehen der Brandenburg W 12 (1184) deutete die Besatzung der Curtiss H.8 (8661), F/L Clayton, Adamson, AM2 Robinson und Callen, irrtümlich als Abschuss.

In der Nacht vom 14. auf den 15. Februar 1918 hatte die II. Torpedoboots-Flottille von Wilhelmshaven kommend die englischen Bewachungsschiffe an der U-Bootsperre im Kanal angegriffen. Das Ziel der Torpedoboote waren in erster Linie die Scheinwerfer-Schiffe, die in der Nacht die Wasseroberfläche nach U-Booten absuchten. Korvettenkapitän Heinecke führte die Torpedoboote unbemerkt bis zur Linie Cap Gris-Nez – Dover. In dem folgenden Gefecht konnte mehrere Schiffe durch Torpedos und Geschütze versenkt werden und bei Tagesanbruch lief die II. Torpedoboots-Flottille wieder nach Wilhelmshaven zurück.

Die Stärke der englischen Bewachungs-Flotte konnte am Vortag wegen starkem Sturm und Regen nicht durch die Zeebrügger HFT-Flugzeuge aufgeklärt werden. Aber auch die feindlichen Flugzeuge konnten nicht starten, daher erwies sich das Wetter als günstig für den Angriff der II. Torpedoboots-Flottille. Erst den Rückmarsch der II. Torpedoboots-Flottille vom Kanal nach Wilhelmshaven sicherten drei HFT-Flugzeuge entlang des holländischen Seegebietes. Feindliche Kriegs-Schiffe konnten aber nicht entdeckt werden.

Erst die am späten Vormittag zur englischen Küste gestartete I. C-Staffel entdeckte einen feindlichen Konvoy der von zwei Curtiss-Booten gesichert wurde. Nachdem die Besatzungen der Curtiss-Boote die fünf Brandenburg W 12 Flugzeuge bemerkten, drehten sie sofort zur englischen Küste ab. Der Verlauf des Luftkampfes wurde in einem gesonderten Bericht geschildert:

„Um 10.45 Uhr wurde ein großer Schiffsverband bei Noord-Hinder gesichtet, gesichert von zwei Curtiss-Flugbooten in einer Höhe von 2000 m. Sofort nachdem die Curtiss Boote uns entdeckt hatten drehten sie in Richtung Nordwest ab. Das südlich fliegende Boot konnte gegen 11.00 Uhr von Flugobermaat Urban und Lt. d. R. Erhard¹⁰³ eingeholt und auf 200 m Entfernung beschossen werden. Nach kurzer, hartnäckiger Gegenwehr, wurde es brennend zum Absturz gebracht. Drei Mann der Besatzung hingen im Wasser an den Trümmern. Das zweite Flugboot unterstützte das im Gefecht befindliche [Flugboot] in keiner Weise, sondern versuchte nach NW (Nord-Westen) zu entkommen. Das Führerflugzeug 1183 ging sofort mit der ganzen Staffel zur Verfolgung über, die von 1183 bis über den Hafen von Lowestoft fortgesetzt wurde. In dieser Zeit ist 1183 ungefähr 1200 m nähergekommen. Das Flugboot wurde aus 800 m Entfernung nochmals mit 500 Schuss belegt. Ein Ergebnis konnte nicht mehr festgestellt werden, da Gegenwirkung durch englische Schiffe und Küstenbatterien einsetzte. Die anderen Staffelflugzeuge mussten wegen Benzinmangel abbrechen. Die beiden feindlichen Flugboote schlippten [seemänischer Ausdruck für Abwerfen] während des Gefechts einige große Bomben, anscheinend Wasserbomben gegen U-Boote. Nachmittags, gegen 17.00 Uhr, fand die Kampfstaffel nochmals die Trümmer des abgeschossenen Curtiss-Bootes mit den drei Überlebenden der Besatzung, wovon ein Mann anscheinend schwer verwundet war. Infolge zu starken Seegangs (4-5) war eine Übernahme der Leute mit den leichten Kampfmaschinen ausgeschlossen, andererseits bei der vorgerückten Tageszeit das Heranholen seefähiger Flugzeuge nicht mehr durchführbar.“

Die Besatzung des Curtiss-Bootes H.12B (N4338), T/F/L Purdy, Ens Sturtevant, Mech Stephenson und Hollidge wurden getötet. Der Ensign AD Sturtevant war der erste US Navy Angehörige, der in WW I getötet wurde. Die Curtiss H.12B (N4339) konnte den W 12 an der englischen Küste entkommen. Am nächsten Morgen kehrte die I. C-Staffel nochmals an den Kampfplatz zurück, die Trümmer des Curtiss-Bootes trieben noch in der See aber von der Besatzung konnte niemand mehr entdeckt werden. Die Royal Navy reagierte umgehend auf die Bedrohung ihrer Curtiss-Boote durch die Brandenburg

¹⁰³ Evtl. wurde das Flugboot auch von Olt. z. S. d.R. Christiansen abgeschossen, hier widersprechen sich das KTB und die Mitteilungen aus dem Gebiet des Luftkrieges.

Flugzeuge mit zusätzlicher Flak auf den Schiffen und entlang der Küste.

Am 27. Februar näherten sich zwei HFT-Flugzeuge einem englischen Konvoy im Quadrat 139 alpha. Während die sichernden Curtiss-Boote sofort abdrehen eröffneten alle Schiffe sehr starkes Flakfeuer auf die zwei FF-Flugzeuge, die daraufhin ebenfalls abdrehen. Die englischen Zerstörer und Kreuzer feuerten auch mit ihrer schweren Artillerie auf die deutschen Flugzeuge. Am späten Nachmittag griffen zwei HFT-Flugzeuge den Konvoy nochmals an. Aus den Wolken herausstossend konnten sie nicht unter 1500 m Höhe fliegen: „*der Himmel verdunkelte sich von explodierenden Flakgranaten*“. Die zwei FF-Flugzeuge warfen dabei 10 Bomben auf die Schiffe ab, eine Trefferbeobachtung war unmöglich, da sie nach jedem Anflug sofort wieder Schutz in den Wolken suchen mussten.

Am 8. März sichteten die Besatzungen von drei HFT-Flugzeugen den holländischen Segler *K.B 39*, der sich im Sperrgebiet aufhielt. Nach MG-Beschuss fingen die Segel an zu brennen, woraufhin die Mannschaft diese herunterriss und löschte. Der Angriff war als Warnung gedacht und sollte die Schiffe aus dem Sperrgebiet halten. Am frühen Vormittag musste die Brandenburg W 12 (1396) bei einem Aufklärungsflug über dem Sperrgebiet wegen Motordefekt notlanden. Während die zweite Brandenburg nach Zeebrügge zurückflog, landete das HFT-Flugzeug zur Sicherheit neben 1396. Das über FT-Meldung herbeigerufene Torpedoboot traf nach einer Stunde ein und nahm die Brandenburg W 12 in Schlepp. Durch Unachtsamkeit oder zu schneller Fahrt des Torpedobootes ging die W 12 dabei über Kopf und versank sofort, die Besatzung konnte gerettet werden.

Jagdflüge an der englischen Küste:

Der 12. März begann mit der üblichen Frühaufklärung und nochmals wurde das Seegebiet vor der Küste nach einer englischen DH 4 abgesucht, welche am Tag zuvor von Lt. z. S. Sachsenberg abgeschossen worden war. Die DH 4 (N5965) der No. 2 (Naval) Squadron stürzte dabei vor La Panne ins Meer. Die Besatzung FSLt CG MacDonald und 1AM PJ Capp wurden getötet.

Um 9.15 Uhr startete die II. C-Staffel zu einem Jagdflug. Im Quadrat 100 alpha, auf der Höhe Felixstowe kamen drei Curtiss-Boote in Sicht. Diese warfen ihre Bomben sofort ab und flogen in südlicher Richtung, drehten dann nach Westen auf die englische Küste zu.

Der in Dwarlinie¹⁰⁴ fliegenden C-Staffel gelang es bis auf 300 – 400 m heranzukommen. Das vom Führerflugzeug eröffnete Feuergefecht musste wegen MG Störung abgebrochen werden. Das Führerflugzeug flog dauernd im Feuer der Curtiss Boote. Die hinteren MG Schützen beschossen es erfolglos. Nach 50 Minuten drehten die Boote abwechselnd von westlichen auf nördlichen Kurs und zurück, sodass sämtliche Maschinen der Staffel zum Schuss kamen. Der Abstand vergrößerte sich zusehends infolge der etwas größeren Geschwindigkeit der Curtiss Boote und die Verfolgung musste über der englischen Küste bei den Bewachtungsschiffen abgebrochen werden. Im Gefecht erhielt der Flugmaat Schönemann einen Querschläger auf die Brust, der in der Lederjacke stecken blieb. Außer dem Führerflugzeug erhielten keine eigenen Flugzeuge Treffer.

Die zweite Begegnung mit englischen Curtiss-Booten am Nachmittag des 12. März verlief dagegen vollkommen unerwartet. Erstmals stellten sich hier die englischen Flug-Boote den Brandenburg W 12 Kampfflugzeugen zum Kampf, während sie bislang unter Abwerfen der Bomben und stark drückend in Richtung englische Küste versuchten zu entkommen.

Die II. C-Staffel war schon auf dem Rückflug, als die Curtiss H.8 (8661) und die Felixstowe F.2A (N4282) von hinten aus der Sonne aufkommend angriffen:

„Nach einem Kreisgefecht, wobei die Flugboote eine in Anbetracht ihrer Grösse überraschende Wendigkeit zeigten, gelang es dem Führerflugzeug sich hinter das eine Boot zu hängen und dasselbe mit einer gutliegenden Salve aus zwei MG zu belegen. Das Führerflugzeug wurde dann durch das zweite Boot abgedrängt. Diese Gelegenheit benützten beide Boote um nach Westen abzdrehen. Das während der nächsten 40 Minuten geführte Verfolgungsgefecht führte zu keinem Ergebnis, da die feindlichen Flugzeuge wegen ihrer grösseren Geschwindigkeit nicht mehr eingeholt werden konnten. Das Führerflugzeug hatte Treffer im Motor und Tragdecks. Während des Kreisgefechts wurden photographische Aufnahmen der feindlichen Flugzeuge gemacht.“

Im Laufe dieses Gefechtes in der Nähe von Noord-Hinder dachte der W/T operator Nicol in der Curtiss H.8 (8661) eine W 12 abgeschossen zu haben. Alle fünf W 12 der II. C-Staffel konnten jedoch nach Zeebrügge zurückkehren. Die deutschen Besatzen der

¹⁰⁴ Seemännischer Ausdruck für parallel, mit gleichem Abstand fahrende Schiffe.

Brandenburg W 12 waren überrascht von der Wendigkeit und der hohen Feuerkraft der Curtiss Boote, deren Piloten mit äußerster Entschlossenheit in den Luftkampf gingen. Als Lehre zog man aus dem Gefecht, dass während des Gefechts nicht fortlaufend aus den starren MG's geschossen werden darf, da hierzu ein Drosseln des Motors notwendig ist. Vielmehr sollte der Pilot mit voller Drehzahl eine günstige Angriffsposition suchen, bei den Curtiss Booten von hinten, unterhalb des Leitwerks, aus kürzester Entfernung. Außerdem darf der Beobachter auf keinen Fall aufstehen, da der Luftwiderstand so noch erhöht wird und die Curtiss Boote durch ihre höhere Geschwindigkeit entkommen können.

Ein Beispiel für die eher rudimentäre Führung des KTB zeigt der 18. März 1918. Hier werden die Aufklärungsflüge der II. C-Staffel zur Themsemündung bis Thorntonbank nur in drei Sätzen erwähnt. In den Tagesberichten des Marineflugchefs finden sich dagegen ausführlichere Berichte, die wahrscheinlich aus Zusatzberichten stammen:

„Gegen 8.00 Uhr starteten vier C2MG Maschinen bei stark diesigem Wetter, um den feindlichen Schiffsverkehr in der Themsemündung zu beobachten. Um nicht durch Sperrschiffe frühzeitig entdeckt zu werden steuerte die Staffel zunächst Thorntonbank an um dann mit direktem Kurs auf das Tongue Feuerschiff, das eigentliche Aufklärungsgebiet anzufliegen. Bei dichtem Bodennebel hielt sich das Führerflugzeug in 5 m über der Wasseroberfläche, die anderen Flugzeuge leicht erhöht, aber immer noch im Bodennebel. Der rege Schiffsverkehr in der Flussmündung zwang die Staffel immer wieder zu häufigem Ausweichen oder kurzzeitig auf Höhe zu gehen. Obwohl die Besatzungen der feindlichen Zerstörer die Flugzeuge frühzeitig hörten, waren sie sich über die Nationalität nicht im Klaren und eröffneten das Flakfeuer zu spät. Eine Lücke in der Schiffskette ausnützend flog die Staffel durch den Edingburgh Channel über Black Deep in Richtung Gunfleet Leuchtturm. Während des Fluges machte ein Lichtbildflugzeug Fotos von Bojen, Wracks und Netzsperrern, die allerdings auf Grund der Wetterverhältnisse nicht optimal gelangen. Auf dem Rückflug besserte sich das Wetter und die Flugzeuge umgingen das Abwehrfeuer indem sie sich wieder in geringer Höhe über der Wasseroberfläche hielten und direkt auf die Schiffe zuflogen. Erst im letzten Augenblick zogen sie ca. 100 m hoch und konnten so die Sperre erfolgreich durchbrechen.“

Am gleichen Tag startete die II. C-Staffel erneut zu einem zweiten Aufklärungsflug um im Seegebiet Great Yarmouth Seezeichen zu erkunden, die als Ansteuerungspunkte für Fernflüge und den eigenen Schiffsverkehr dienen könnten. Die Staffel bestand aus fünf Brandenburg W 12 Flugzeugen und erreichte nach 90 Minuten das *Newarp* Feuerschiff, das durch drei aufgemalte Bälle gekennzeichnet war. Dann steuerten sie das Smith-Knoll Feuerschiff an, dieses war aber eingeholt und durch eine Tellerboje ersetzt worden. Obwohl die W 12 während des Fluges englische Küstendampfer in geringem Abstand passierten waren deren Besatzungen durch das plötzliche Auftauchen der Flugzeuge in geringer Höhe meist so überrascht, dass sie von ihren Flakgeschützen keinen oder zu spät Gebrauch machten. Auf dem Rückflug musste Lt. Sonsalla die Brandenburg W 12 (2007) wegen Bruch einer Kühlerschelle notlanden, das Führerflugzeug landete daneben um Hilfe zu leisten. Ein Flugzeug kehrte sofort nach Zeebrügge zurück, um den Vorfall zu melden, während die anderen zwei W 12 die gelandeten Flugzeuge sichernd umkreisten. Da der Schaden in absehbarer Zeit und mit eigenen Mitteln repariert werden konnte, erhielten die sichernden Flugzeuge den Befehl nach Zeebrügge zurückzufliegen, zumal deren Benzinvorrat zur Neige ging. Nachdem die gebrochene Kühlerschelle mit einer Schwimmweste abgedichtet und der Kühler mit Seewasser aufgefüllt worden war, flogen auch diese beiden W 12 unbehelligt nach Zeebrügge zurück. Der Beobachter der W 12 (2007) Lt. d. R. Stormer erzählte über diesen Flug:

„Auf dem Rückflug nach Zeebrügge, wir waren vielleicht 10 Minuten geflogen, riss an meinem Flugzeug der Gummischlauch für das Kühlwasser. Es war verhältnismäßig ruhige See und wir konnten ohne Schwierigkeiten landen. Den Schlauch flickte ich notdürftig und füllte das Kühlwasser mit Seewasser wieder auf. Dazu benutze ich meine Fliegerkappe und einen Trichter. Mit dieser Salz-Wasserfüllung kamen wir bis kurz vor die Mole, dann versagte der Motor. Salzwasser mochte er anscheinend nicht. Bis zur Mole schleppte uns dann ein Motorboot.“

Besonders ist in den Tagesberichten noch erwähnt, dass es zu keiner Feindberührung kam. Obwohl die von den Curtiss Booten abgeflogene Linie häufig durchquert wurde.

Olt. d. R. Christiansen hatte für diese Fernaufklärungsflüge eindeutige Richtlinien an seine Besatzungen herausgegeben: Nur gut eingeflogene und auf einander eingespielte Staffeln konnten diese langen Flüge durchführen. Die Besatzung des Führerflugzeuges

musste sehr gute Navigationskenntnisse haben, während die Begleitflugzeuge auf die Absichten des Führerflugzeuges sofort reagieren müssen. Vor dem Start wurde außerdem genau festgelegt welche Maschine bei Zwischenfällen, wie Notlandungen, zum Stützpunkt zurückkehrt um den Vorfall zu melden und wie sich die anderen Flugzeuge zu verhalten haben. Hierzu wurden klare Signale, meist Leuchtpatronen, vereinbart. Bei Notlandungen im Feindgebiet wurden die Sicherungsflugzeuge je nach Benzinvorrat durch frische Maschinen der Station abgelöst.

Nach den Erinnerungen von Fritz Stormer flogen die C-Staffeln im feindlichen Küstengebiet in gestreckter Form mit geringem Höhenunterschied. Dies gewährleistete einerseits durch die kleine Silhouette ein zu frühes Entdecken, andererseits gab diese Formation der Führermaschine große Bewegungsfreiheit.

Bei Angriff von feindlichen Landflugzeugen sollte die Staffel sofort in eine Torpedo, oder V-Formation auf gleicher Höhe gehen. Hierdurch konnten alle Beobachter den Feind mit ihren MG's abwehren.

Dagegen konnte bei einer Höhenstaffelung ein geschickter Gegner jeweils zwei Flugzeuge in einen toten Winkel bringen. Bei Angriffen von zahlenmässig überlegenen Landflugzeugen musste die Staffel dicht über der Wasseroberfläche fliegen. Ein Angriff von unten, aus dem toten Winkel heraus, wurde dabei ausgeschlossen. Ausserdem waren die Seekampf-Flugzeuge, wie Brandenburg W 12, über See den feindlichen Piloten der Jagdflugzeuge psychologisch überlegen. Bei einer Notlandung konnten sich die Seekampf-Flugzeuge dank ihrer Schwimmer über Stunden auf dem Wasser halten, ein Landflugzeug versank oft in wenigen Minuten.

„Den Angriff feindlicher Land-Jagdflugzeuge über dem Meer fürchteten wir kaum, obwohl sie zähe Gegner waren. Gefährlicher waren die Sopwith-Schwimmer-Flugzeuge und Curtiss-Boote.“¹⁰⁵

Aber auch die Schwimmer der Seeflugzeuge bedeuteten bei Notlandungen auf See nicht immer eine Lebensversicherung. Am 28. März 1918 musste die FF 49c (1704) vor der holländischen Küste, nördlich der Maasboje notlanden. Die FF 49c (1678) blieb zur Sicherung zunächst in der Luft, landete aber später zur Hilfeleistung neben 1704. Das Führerflugzeug flog nach Zeebrügge zurück, um von dort weitere Flugzeuge zu Unfallstelle zu leiten. Als die II. C-Staffel nach 45 Minuten dort Eintraf, war die FF 49c (1704) schon gekentert

¹⁰⁵ Interview mit Dr. Fritz Stormer im Jahr 1979.

und 1678 trieb mit stehendem Propeller bei starkem Seegang in Richtung holländische Küste. Wegen der hohen See konnten weitere Flugzeuge nicht landen und 1678 nicht mehr starten. Glücklicherweise befand sich ein holländisches Wachboot schon in der Nähe der notgelandeten Flugzeuge. Die Besatzungen der Flugzeuge wollten aber erst nach vollständiger Zerstörung der Flugzeuge als Schiffbrüchige geborgen werden um einer drohenden Internierung vorzubeugen. Bei dem Versuch die FF 49c (1704) schwimmend zu erreichen ertrank der Flugobermaat Paul Krauthoff in der aufgewühlten See. Danach begaben sich Flugmaat Gies, Flugobermaat Debrott und Obermatrose Haas auf das holländische Wachboot und wurden interniert. Debrott und Haas konnten noch vor Abgabe des Ehrenwortes aus der Internierung entkommen und kehrten nach Zeebrügge zurück.

Am 30. März startete unter Führung von Lt. d. R. Becht die II. C-Staffel in Richtung Calais – Dover zu einem Fernflug. Der F.d.U. (Führer der U-Boote) bat um Feststellung, ob jenseits der bekannten Kanalsperre noch weitere Sperren liegen. Da bei der klaren Sicht keine Sperrfahrzeuge gesichtet wurden, konnte auf jeden Umweg verzichtet und gerader Kurs angesetzt werden. Gegen 11.30 Uhr wurde die Netzsperrung vor dem Kanal und ihre jenseits liegende Bewachung, von ungefähr sieben Fischdampfern und zwei Torpedobooten, passiert. Der Hafen von Calais konnte gut eingesehen werden. Der direkte Kurs von vier großen Frachtdampfern zwischen Dover und Calais berechnete zu der Annahme, dass an dieser Stelle keine Sperren liegen. Da bisher keinerlei Anzeichen für Vorhandensein weiterer Sperren und sich die Sichtweite im Kanal zusehends verbesserte, war eine Aufklärung bis zur Linie Gris Nez – Dungeness nicht möglich. Denn die gute Sicht lockte feindliche Jagdflugzeuge an, die diesen viel befahrenen Teil des Kanals besonders überwachten. Die Staffel dreht deshalb auf Gegenkurs, flog längsseits der Sperre, bis die englische Küste bei Deal in Sicht kam. Parallel zur Küste flog die Staffel in 10 m Abstand. North Foreland wurde umflogen bis zum Tongue-Feuerschiff. In den Downs wurde eine überaus zahlreiche Schiffsansammlung, etwa 50 bis 60 Fahrzeuge, gezählt. Auch hier erwies sich die Flughöhe von ca. 10 m als vorteilhaft. Bei Tongue Feuerschiff und im Edingburgh Channel wurde reger Schiffsverkehr beobachtet, aber merkwürdigerweise sehr schwache Bedeckung. Um 13.15 Uhr wurde auf dem Rückflug die Sperrbewachung auf östlichem Kurs gesichtet. Gerade in diesem Augenblick stürzte die Brandenburg W 12 (1408) aus nicht geklärter Ursache ab. Lt. d. R. Becht landete sofort neben dem völlig

zertrümmerten Flugzeug, um Flugobermaat Walter Schindler und Flugzeugobermatrose Heinrich Blume aufzunehmen. Während es gelang, beim ersten Heranrollen einen der Insassen zu retten, musste zur Rettung des zweiten ein zweiter Anlauf gerollt werden. Der Motor konnte nicht abgestellt werden, da sich ein Zerstörer der Sperrbewachung bereits mit hoher Fahrt näherte. Die Besatzung wurde auf beiden Schwimmern so untergebracht, dass sie sich mit ausgestreckten Armen auf den Schwimmern liegend an den vorderen Schwimmerstreben festhielten. Unterdessen war es höchste Zeit zum Start geworden, denn die Einschläge des auflaufenden Zerstörers lagen dicht beim Flugzeug.

Eine raue See mit südlicher Dünung und schwache Winde bildeten die denkbar ungünstigsten Verhältnisse zu einem Start mit der hohen Belastung. Das bewegliche MG wurde über Bord geworfen. Trotzdem die Maschine viermal durchsackte und mit ziemlicher Gewalt auf das Wasser aufschlug, blieben die Schwimmer und das Fahrgestell der Brandenburg W 12 C3MG völlig unbeschädigt. In der Luft war die Maschine nur schwach kopflastig. Ohne weiteren Zwischenfall landete Becht mit den drei Passagieren in Zeebrügge.

Wenige Tage später erhielt Lt. d. R. Becht erhielt folgende Anerkennung:

Marinekorps

K.H.Qu. den 6. April 1918

Nr. 29/18

Korpstagesbefehl

Anerkennung

Aus Anlass der am 30. März erfolgreich durchgeführten Fernaufklärung der II. C-Staffel im Englischen Kanal und in den Downs und bei diesem Unternehmen unter schwierigsten Verhältnissen bewirkten Rettung der Besatzung eines abgestürzten, eigenen Flugzeuges spreche ich der Staffel (Führer Lt. d. R. Becht) meine vollste Anerkennung aus.

Gez. v. Schröder

Für die Rettung seiner Kameraden erhielt Lt. d. R. Becht am 18. Juli 1918 die Rettungsmedaille am Band verliehen. In seinem abschliessenden Monatsbericht schrieb Olt. d. R. Christiansen:

„Die feindlichen Wasserflugzeuge wurden im März nur einmal querab Dover gesichtet, während die Landflugzeuge außerordentlich rege waren. Diese griffen nicht nur die Seeflugzeuge von Zeebrügge und Ostende an, sondern attackierten auch die Seestreitkräfte, besonders die

Minensuchboote waren ein beliebtes Ziel. Dabei gingen sie nicht selten bis auf 10 m Flughöhe herunter. An Typen wurden Curtiss-Boote, SPAD und De Havilland festgestellt.“

Weiter berichtet Christiansen, dass die Aktivitäten der Curtiss-Boote gegen eigene U-Boote seit Auftreten der kampfkraftigen Staffeln wesentlich geringer geworden seien. Gemeint sind hier die Brandenburg W 12 Staffeln der Stationen See I, See II und Borkum.¹⁰⁶ Die als Spad angesprochenen Flugzeuge beziehen sich natürlich meist auf die Sopwith Camel und Pup des RNAS.

Am Nachmittag des 1. April sicherten die FF 49c (1681) und zwei Brandenburg W 12 (2102 und 2107) deutsche Minensuchboote nördlich von Thorntonbank. Plötzlich wurden die deutschen Flugzeuge von Sopwith Camels der 213 Squadron RAF angegriffen. Gemäss der bewährten Abwehrtaktik schlossen sich die Seeflugzeuge sofort eng zusammen und flogen nah übers Wasser. Aber die Piloten der 213 Squadron waren erfahrene Jagdflieger und scheuten die geringe Distanz zum Meer nicht. In 30 m Höhe griffen sie die deutschen Flugzeuge an. In dem folgenden Kreisgefecht wurde zuerst die langsame FF 49c (1681) mit Flugobermatrose Behrendt und Lt. d. R. Hauptvogel brennend abgeschossen. Kurz danach stürzte auch die Brandenburg W 12 (2102) mit Lt.z.S. Tornau – Flugmeister Fricke steuerlos in die See und versank. Die Besatzung Flugmeister Wegner – Obermaat Giese drehte daraufhin mit ihrer schwer angeschossenen Brandenburg W 12 (2107) in Richtung Küste, verfolgt von den Camels. Erst nachdem Obermaat Giese mit seinem MG Treffer auf einer der Sopwith Camel erzielen konnte, drehten die Camels nach Westen ab. Mit zerschossenem Fallbenzintank und zahlreichen Treffern in Rumpf und Flächen konnte Flugmeister Wegner die W 12 noch in Zeebrügge landen. Im KTB der No. 5 Group Dover Patrol findet sich zu dem Luftkampf folgender Bericht:

„Formation of three Camels from No. 213 Squadron, sighted three enemy destroyers five miles N.W. of Zeebrügge and immediately above them two single-seater seaplanes and one two-seater seaplane at 1000 feet. Allowing E.A. to proceed seawards, pilots engaged. Lieut. Copper drove the two-seater down in flames. E.A. nose-diving into water. Lieuts. Greene and Mackay both drove their adversaries into the sea where they crashed and disappeared.“¹⁰⁷

¹⁰⁶ Vgl. Mitteilungen aus dem Gebiete des Luftkrieges, Nr. 27, Berlin 13. April 1918.

¹⁰⁷ Royal Air Force, No. 5 Group Dover Patrol, April 1st. 1918.

Zur Bergung der beiden abgeschossenen Flugzeuge liefen von Zeebrügge Minensuchboote aus. Zur Sicherung der Schiffe startete in Zeebrügge ein HFT-Flugzeug und zwei Brandenburg W 12. Diese sichteten in der Nähe der Abschussstelle einen feindlicher Zerstörer und einen treibenden Schwimmer der abgeschossenen W 12 (2102). Die Besatzungen der deutschen Flugzeuge, Hermann Behrendt, Georg Hauptvogel, Walter Tornau und Bruno Fricke konnten nicht gefunden werden und wurden für vermisst erklärt. Erst nach dem Krieg durften die Angehörigen der Vermissten einen Antrag beim Suchdienst der Marine zur Todeserklärung stellen. Da ja immer noch die theoretische Chance der Kriegsgefangenschaft bestand. Diese Verfahren zogen sich teilweise über Jahre hin, ohne dass die Angehörigen von der Weimarer Republik eine Unterstützung bezogen. Noch in den 1930er Jahren finden sich in den Marine-Zeitungen Suchanzeigen von Vermissten. Für Lt. d. R. Georg Hauptvogel war es der erste Feindflug bei der Station See I gewesen.

Nach diesem Vorfall wurden die HFT-Flugzeuge bei der Sicherung der deutschen Minensuchboote von vier Brandenburg W 12 begleitet. Am 3. April 1918 landete die Staffel um 18.45 Uhr wieder in Zeebrügge, dabei stiessen die FF 49c und die Brandenburg W 12 (1413) zusammen und wurden total zerstört. Die Besatzung der FF 49c und der Beobachter der W 12 waren nicht angeschnallt und konnten sich aus den Wracks befreien. Lt. d. R. MJ Helmut Johns war im Rumpf der W 12 durch den Gurt gefangen und ertrank. Die sofortigen Wiederbelebungsversuche blieben ohne Erfolg. Eine Anweisung des Marineflugchefs vom 5. April 1918 bedeutete für die Maler und Tapezierer der Station eine enorme Arbeit. Bei allen Flugzeugen mussten sofort die Eisernen Kreuze in Balken-Kreuze auf Rumpf und Flächen geändert werden. Die neue Form der Kreuze war schon ab dem 30. März gültig und sollten umgehend geändert werden.¹⁰⁸ Für die tägliche Einsatzbereitschaft der Flugzeuge war diese Arbeit natürlich unwichtig und wurde daher erst bei der grossen Wartung ausgeführt.

Am 7. April überflogen zwei DH 4 der No. 202 Sqd die Mole und fotografierten dabei die Seeflugstation. Kurz danach ging vor dem Molenkopf die Sopwith Camel (N6349) auf das Wasser nieder. Zufällig war gerade eine FF 49c gestartet, die Besatzung sah die Camel, die sehr schnell versank und rettete den Piloten Lt KR Cole. Seine Camel

¹⁰⁸ Tagesbefehle, 5. April 1918.

hatte über See in 16 000 feet Höhe einen Flaktreffer erhalten und Cole wollte noch die rettende Küste erreichen. Nachdem er trockene Kleider erhalten hatte, wurde er im Kasino mit einem heißen Grog aufgewärmt und verbrachte den Rest des Tages auf der Station. Vier Tage später besuchten vier Kameraden Lt Cole's von der No. 213 Sqd ebenfalls die Station. Allerdings warfen sie hierbei 50 lb Bomben von ihren Sopwith Camels auf die Mole ab. In der gleichen Nacht folgten dann die HP 0/100 der No. 214 und 215 Sqd, welche die Mole mit vier 250 lb und 32 x 112 lb Bomben bedachten.

Am Abend des 16. April erwartete man die Rückkehr von fünf Brandenburg W 12 in Zeebrügge. Die Flugzeuge waren von der Station Norderney telefonisch abgeflogen gemeldet worden und sollten auf dem Rückflug entlang der holländischen Küste aufklären. Bei Den Helder kam die W 12 (2035) im dichten Nebel von der Staffel ab, die Besatzung Flugmeister Hartmuth Frosch und der Flugmechanikermaat Anton Hansen verloren jede Orientierung und landeten schließlich bei Scheveningen. Nachdem sie von der örtlichen Bevölkerung erfuhren, dass sie in Holland sind, verbrannten sie ihre Brandenburg. Die holländische Küstenwache konnte nur noch den Benz Bz III (Nr. 27087) aus dem Wrack bergen und kaufte ihn später von der deutschen Marine an.

Im Rahmen des verschärften U-Bootkrieges hatte das Deutsche Reich ab dem 22. November 1917 das Sperrgebiet erweitert. Den Regierungen der verbündeten, neutralen und feindlichen Staaten wurden die Erklärung mit den Koordinaten der Sperre über die Botschaften am gleichen Tag mitgeteilt. Auch die neutralen Schiffe mussten jetzt dieses Sperrgebiet achten. Während in den vergangenen Monaten neutrale kleinere Schiffe unbehelligt blieben, oder von Zeit zu Zeit kontrolliert wurden, griffen die Marineflieger diese Schiffe ab Frühjahr 1918 vermehrt an.

Am 21. April wurde der holländische Segler *Meeuw* im Quadrat 106 alpha innerhalb des Sperrgebietes von der I. C-Staffel angetroffen. Mit MG-Feuer vor den Bug stoppte man den Segler und forderte die Besatzung auf das Schiff zu verlassen. Diese verliessen das Schiff sofort und ruderten im Rettungsboot in Richtung englische Küste. Der Segler hatte Petroleum für England geladen. Nach 25 Minuten beschossen dann die Brandenburg Flugzeuge den verlassenen Segler bis er in Flammen aufging. Die Fischerboote blieben natürlich weiter unbehelligt.

St. George Day - die Royal Navy landet in Zeebrügge:

Die grosse Bewährungsprobe der Küstenartillerie an der belgischen Küste kam mit den englischen Kommandounternehmen gegen Zeebrügge und Ostende im April und Mai 1918. Nachdem die *Dritte Flandernschlacht* der Entente vom 31. Juli bis 6. November 1917 ihr Hauptziel, die Einnahme der U-Bootbasis in Brügge, nicht erreicht hatte, sollten beide Kanalausgänge durch Schiffe der Royal Navy blockiert werden. In der Nacht vom 23. auf den 24. April 1918 griff dann die englische Marine erstmals mit speziell ausgebildeten Landungstruppen, den *Royal Marines*, die Mole von Zeebrügge an. Die Royal Marines waren im Nahkampf ausgebildet und äußerst harte Kämpfer. Bei diesigem Wetter mit tiefhängenden Wolken und leichtem Sprühregen, näherten sich 75 Schiffe der Küste. Auf der Mole von Zeebrügge befanden sich zur Abwehr neben der Molenbatterie, die Hafenkompagnie und die Mannschaften der Seeflugstation. Außerdem lagen an der Innenmole die Torpedoboote S53 (III. Torpedoboots-Flottille), S63 und V69 (Z-Flottille Flandern) mit ihrer leichten Bordartillerie.

Der Angriff wurde von Admiral Roger Keyes geleitet und begann mit dem üblichen Monitorbeschuss und Vernebelung. Gegen 0.50 Uhr sichtete der Chef der Molenbatterie, Kapitänleutnant Schütte die ersten feindlichen Schiffe, die sich der Mole näherten. Auf 2.000 m Entfernung ließ Schütte mit seinen 8,8 cm und 10,5 cm Geschützen im Direktschuss das Feuer eröffnen. Trotz vieler Treffer, die unter den Landungstruppen auf dem Deck große Verluste forderten, legte die HMS *Vindictive* mit Hilfe von Schleppern an der Außen-Mole an und die Landungstruppen stürmten auf die Mole. Hier wurden sie von eilig zusammengestellten Stoßtrupps der Schiffsmannschaften, Hafenkompagnie und Seeflugstation bekämpft. Der Landeversuch wurde nach einem deutschen Bericht mit äußerster Entschlossenheit ausgeführt:

*„Das Unternehmen wurde von feindlicher Seite mit bemerkenswertem Schneid durchgeführt.“*¹⁰⁹

Trotzdem gelang es den Engländern nicht die Molenbatterie und die Kräne zu sprengen. Der Matrose Kröpke, Artillerist in der Molenbatterie, schilderte seinerzeit die Ereignisse, die sehr an die blutigen Nahkämpfe des Mittelalters erinnern, in seinem Tagebuch:

“Dunkle Gestalten schwangen sich über die Brüstung der Molenmauer. Auf mitgebrachten Leitern krochen die

¹⁰⁹ Das vierte Jahr im Kampf zur See: Berlin 1918, S. 45-46.

Verwegensten, behende wie Katzen, herunter. Voran ein englischer Offizier mit einem Maschinengewehr auf dem Rücken. Wild brüllend, mit blanker Waffe griffen die Engländer längs der Molenmauer an. An der Spitze ein Kapitän mit blankem Messer in der Hand. Deutsche Handgranaten wirbelten dazwischen. Der Offizier an der Spitze war ihr erstes Opfer. Der Kolbenschlag eines deutschen Matrosen warf einen Engländer über die Brüstung ins Meer. Ein englischer Offizier stieß mit einem Deutschen zusammen. Der Brite rammte dem Deutschen seinen zweischneidigen Dolch in den Leib. Im selben Augenblick stieß der Matrose dem Briten sein Minenmesser tief in den Hals. Morgens früh fand man, zwei Meter voneinander entfernt, die furchtbar zugerichteten Leichen der beiden Gegner“.¹¹⁰

Nachdem der englische Angriff nicht vorwärts kam legte die HMS *Vindictive* unter Zurücklassung von Toten und Verwundeten wieder ab. Währenddessen hatte das englische U-Boot C 3 das Viadukt am Molenfuß durch Selbstzerstörung gesprengt. Der Kommandant des Bootes, Lieutenant R.D. Sandford wurde hierfür mit dem Victoria-Cross ausgezeichnet. Die deutschen Truppen auf der Mole waren nun abgeschnitten und auf sich allein gestellt. Die Küstenbatterien konnten hier auch nicht eingreifen ohne die eigenen Truppen zu gefährden.

Trotz des massiven Sperrfeuers der Küstenbatterien fuhren die drei Kreuzer *HMS Thetis*, *HMS Intrepid* und *HMS Iphigenia* um den Molenkopf herum und nahmen Kurs auf Kanaleinfahrt. Hier sollten sie sich selbst versenken und den Kanal für die Schifffahrt verblocken. Die Blockschiffe erhielten zahlreiche Treffer der Batterien *Württemberg* und *Friedrichsort* und die *HMS Thetis* geriet in eine Netzsperrung und lief vor der Einfahrt auf Grund. Die beiden anderen Schiffe drangen in den Kanal ein und versenkten sich hier durch Eigensprengung. Durch Stromversetzung sperrten sie aber nur zum Teil die Fahrrinne. So blieb die Durchfahrt aus Brügge für die U - Boote der 1. und 2. U - Flottille durch den Kanal erhalten. Auch zwei A-Boote der Torpedobootsflottille konnten die Blockschiffe am folgenden Tag bei Hochwasser passieren. Später wurde noch ein Teil des Kanals ausgebaggert, so dass alle Schiffe auch bei Ebbe die Blockschiffe passieren konnten. Die Wache der Seeflugstation hatte vorrangig ihre Hallen mit den wertvollen Flugzeugen geschützt. Bei dem Angriff waren nur zwei Mann verletzt worden, die Flugzeuge blieben unbeschädigt. Am folgenden Tag besuchten Kaiser Wilhelm II und Admiral Schröder die Mole von Zeebrügge und zeichneten

¹¹⁰ Kröpke, Wilhelm: Meine Flucht aus englischer Kriegsgefangenschaft 1916, Flensburg 1937.

Kapitänleutnant Schütte und Olt. d. R. Rodewald wegen ihrer bewiesenen Tapferkeit besonderes aus.

Nachdem der Angriff auf die Mole sein Ziel nicht erreicht hatte, begann die RAF jetzt mit massiven Luftangriffen. In den nächsten Tagen bombardierte die RAF von früh bis in die Dunkelheit die Mole und Schleuse fortwährend. Christiansen nahm an, die RAF wollte die Räumungsarbeiten erschweren, aber auch über dem näheren Seegebiet warf der Gegner aus Ein-, - und Zweisitzern auf alle sich bietende Ziele schwere Bomben ab. Teilweise aus nur 20 m Höhe. Auch im Nachrichtenblatt der Marine werden die Ereignisse erwähnt:

„Am 23. April griffen in der Zeit von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr 15 Flieger in siebenmaligen Anläufen in Gruppen zu zwei, vier oder sechs Flugzeugen die Mole Zeebrügge mit MG und etwa 24 Bomben an, ohne nennenswerten Schaden. Die Bombenangriffe galten scheinbar nicht der Flugstation, sondern den Zerstörern und der Molenbatterie.

Unseren Luftstreitkräften gelang es in vielen Fällen, feindliche Flugzeuge vor Ausführung der Angriffe abzudrängen und Angriffe auf unsere eigenen Seestreitkräfte zu vereiteln; die Fern- und Nahaufklärung über See wurde trotzdem planmäßig durchgeführt.“

Die Curtiss/Felixstowe-Boote greifen an:

Am 25. April 1918 trafen fünf Brandenburg der I. C-Staffel im Quadrat 135 alpha auf zwei Curtiss-Boote der Station Felixstowe. Die Curtiss F.2A (N4284) und H.8 (N8677) drehten vorerst nicht ab, sondern flogen direkt auf die Brandenburg zu. Olt. d. R. Christiansen schilderte den Luftkampf im KTB:

„ Um 17.55 Uhr sichtete die Staffel zwei Curtiss Flugboote in 135 alpha. Die Staffel lag auf NNW (Nord-Nord-West) Kurs, die Boote standen backbord achtern ungefähr in der Sonne. Da die Boote schlecht zu erkennen waren, wurde zuerst angenommen, sie steuerten NO Kurs. Erst beim Näherkommen wurde erkannt, dass sie SW Kurs steuerten und damit der Staffel, die auf sie zugedreht war, genau entgegenkamen. Die Staffel flog unter den Booten durch und dreht sofort nach. Bei dem Passiergefecht, das von der Staffel mit dem starren MG, von den Booten mit dem vorderen, beweglichen MG geführt wurde, erhielt Flugzeug 2031 [Brandenburg W 12] mehrere Treffer, von denen eines den Führer an der Stirn leicht verletzte. Die Staffel flog in einer Höhe von 40 m, die Boote in etwa 100 m. Während die Staffel gleich unter den Booten kehrt machte, drehten die Boote auf WNW und

die Staffel setzte sich dahinter. Die Boote flogen dicht nebeneinander und unterstützten sich gegenseitig in der Abwehr mit ihren achteren MG. Das eine Boot blieb bald etwas zurück, scheinbar infolge von mehreren Treffern. Das Führerflugzeug hingte sich an das zurückbleibende Boot, die übrige Staffel stand auf beiden Seiten des Führerflugzeuges. Das Führerflugzeug versuchte, sich so schnell wie möglich unter den Schwanz des Bootes zu klemmen, um aus dem Bereich des sehr gut liegenden MG Feuers des Gegners zu kommen. Den Salven des Gegners wurde so gut es ging, ohne zurückzubleiben, ausgewichen, wobei das Führerflugzeug durch Propellerböen teilweise dicht auf Wasser geworfen wurde. Das Führerflugzeug schoss unter dem Schwanz hängend mit den starren MG, die übrigen Flugzeuge der Staffel schossen ebenfalls mit starren MG von steuerbord und backbord achtern auf das Boot. Als der hintere MG Schütze des Bootes ausgefallen war und die Führermaschine auch das Steuerbord starre MG verschossen hatte, ging sie bis auf 15 m längsseits. Der Beobachter des Führerflugzeuges schoss mit dem hinteren MG nach vorn in dem hinter dem B.B Motor befindlichen Benzintank und setzte ihn in Brand. Ungefähr 2 Minuten darauf, um 18.15 Uhr, versuchte das Boot in 132 alpha zu landen, da es aber nur noch 3 m über dem Wasser war und das Feuer auch auf das Boot übergriff, gelang es ihm nicht mehr in den Wind zu kommen, so dass es beim Aufsetzen zerschlug und restlos aufbrannte. Von der Besatzung wurden noch 3 Mann schwimmend gesehen, Landung war wegen Seegangs unmöglich. Das zweite Boot war etwa 500 m weiter voraus, von seiner Verfolgung musste abgesehen werden, da sämtliche Maschinen durch Treffer beschädigt waren. Flugmaat Neubert wurde bei dem Gefecht leicht verwundet.“

Auch diesmal hatten die Besatzungen der Curtiss-Boote den Luftkampf gesucht und versuchten nicht den Brandenburg-Flugzeugen zu entkommen. Olt z.S. Christiansen war in 15 m Entfernung quer entlang der Curtiss H.8 (N8677) geflogen und gab dabei seinem Beobachter Vize-Flugmeister Wladika freies Schussfeld. Nach 100 Schuss in den linken Motor flammte dieser auf und der Pilot Capt Magor landete auf dem Wasser. Innerhalb weniger Minuten brannte die Curtiss H.8 und die Überlebenden schwammen im Wasser. Wegen der rauen See konnten die deutschen W 12 nicht landen um die Überlebenden zu retten. Da aber die Curtiss F.2A (N4284) entkommen war, ging Christiansen von einer baldigen Rettung aus. Leider wurde

die Besatzung von N8677, Capt Magor, Ens Potter USN, LM G/L Lucas und AM1 Stratherarn, nicht gerettet.

Der Luftsieg über die Curtiss H.8 (N8677) wurde Vize-Flugmeister Wladika zuerkannt. Auf deutscher Seite wurde in diesem Gefecht Flugmaat Neubert durch Streifschüsse leicht verletzt.

Am Nachmittag des 2. Mai 1918 nutzten die Sopwith Camel der No. 213 Squadron die tiefhängenden Wolken und griffen überraschend die Station auf der Mole mit Bomben an:

„A bombing raid was carried out by 15 machines of No. 213 Squadron on Zeebrugge Mole. Thirteen 112 lb and eight 25 lb bombs were dropped on or near objective from low altitude. One of our machines failed to return.”¹¹¹

Sofort hatte auf der Mole ein heftiges Abwehrfeuer durch Flak und MG eingesetzt. Die Sopwith Camel B7276 erhielt schwere Treffer und FLt EF Bensly musste hinter der Mole notlanden, wo er von den Matrosen-Artilleristen unverletzt gefangengenommen wurde. Kurze später erschienen wieder feindliche Flugzeuge über Zeebrügge, diesmal waren es die DH 4 der No. 217 Squadron:

„Twelve 230 lb bombs were dropped by No. 217 Squadron with Zeebrugge Lock Gates as objective. One burst inside Lock and two on or very near Lock Gates, the remainder in close vicinity.”

Aber auch diesesmal verfehlten die Bomben die Schleusen des Zeebrügge-Kanals. Am gleichen Tag erhielt die Station See I aus Warnemünde 25 neue Leuchtmunitions-Kästen für Flugzeuge zugeteilt. Bisher war die Leuchtmunition in den Halterungen mit dem Ausstoß nach oben angebracht. Bei den neuen Leuchtmunitions-Kästen waren die Patronen mit dem Ausstoß nach unten angebracht. Durch diese einfache Änderung konnten die Leuchtsteine bei einer Selbstentzündung das Flugzeug nicht mehr in Brand setzen. Natürlich durften die Halterungen keinesfalls im Rumpf angebracht, sondern mussten aussen am Flugzeugrumpf leicht schräg verschraubt werden. Der Verlust der FF 39 (643) vom 30. September 1917 war auf die Selbstentzündung einer Leuchtpatrone zurück zu führen.

Am 3. Mai 1918 kontrollierten drei FF 49c die Gewässer vor der holländischen Küste:

¹¹¹ Royal Air Force, No. 5 Group Dover Patrol, May 1918.

„Von 15.00 bis 17.00 Uhr wurde das holländische Küstengebiet durch drei HFT-Flugzeuge abgeflogen. Es wurde keinerlei Verkehr festgestellt. Auf dem Rückweg musste eine Maschine 4 sm westlich Westkapelle notlanden. Eine zweite Maschine flog nach Zeebrügge zurück, während die dritte zur Hilfeleistung landete. Da bei den günstigen Wind- und Seeverhältnissen anzunehmen war, dass diese die notgelandete Maschine ohne weiteres einschleppen könne. Gleichzeitig wurde eine HFT-Maschine dorthin geschickt um laufend Meldung zu erstatten. Als diese die Stelle wieder erreichte waren beide auf dem Wasser liegende Maschinen 1705 und 1682 in das holländische Hoheitsgebiet getrieben und wurden gerade von einem holländischen Wachfahrzeug in Schlepp genommen.“

Die FF 49c (1705) musste wegen Motordefekt kurz vor der holländischen Seegrenze notlanden und die zur Hilfe gelandete FF 49c (1682) ebenfalls. Nachdem die havarierten Flieger immer näher zur holländischen Küste getrieben wurden, wollte die 1682 wieder starten. Die Besatzung konnte aber den Motor nicht wieder starten und so trieben beide Flugzeuge in die holländische 3 sm Zone. Dort wartete schon ein holländisches Wachboot und nahm die Flugzeuge samt Besatzungen in Schlepp. Nach dem Seerecht waren die Flugmaate Geyger und Jany, sowie die Flugzeug-Obermatrosen Hollunder und Haag keine Schiffbrüchigen und wurden interniert.

Christiansen reagierte auf die dauernden Angriffe der englischen Landflugzeuge mit einer Umstellung seiner Staffeln. Ab dem 5. Mai sind im KTB keine **C-Staffeln** mehr vermerkt, sondern die **1., 3. und 5. Staffel**. Diese flogen jetzt als verstärkte Staffel mit fünf bis sieben Brandenburger und konnten sich so gegen die aggressiven Angriffe der englischen Landflugzeuge besser verteidigen. Die Aufklärungsflüge zur holländischen und englischen Küste führten die schweren Friedrichshafen HFT-Flugzeuge nicht mehr allein aus, sondern in kleinen Verbänden von zwei oder drei FF-Maschinen, manchmal begleitet von einer W 12.

Der 8. Mai begann wieder mit Bombenangriffen der No. 217 Squadron auf die Mole:

“Three raids were carried out by No. 217 Squadron, to interfere with salvage operations, on Zeebrugge. Twenty-three 230 lb bombs were dropped on Zeebrugge. Direct hits were claimed on

*Mole and on warehouses E of fairway in which two fires started.*¹¹²

Bei diesem Angriff auf die Station wurde der Obermaat Paul Geinitz durch Bombensplitter schwer verletzt und verstarb kurze Zeit später. Am nächsten Tag warfen die Sopwith Camels der No. 204 Squadron ihre Bomben nachmittags auf die Mole. Beinahe wäre die Besatzung Flugmaat Löhmann und Lt. z. S. Osterdorff in diesen Bombenangriff geraten. Von Norderney kommend landeten sie mit der Brandenburg W 12 (2014) um 17.30 Uhr in Zeebrügge, gerade als die Camels der No. 204 Sqd. wieder in den Wolken verschwunden waren. Löhmann hatte auf dem Flug von Norderney wegen Nebel mit der W 12 auf dem Meer landen müssen und konnte erst nach 45 Minuten bei besserer Sicht wieder starten.

Während in den vergangenen Tagen die englischen Luftangriffe wenig Schaden auf der Mole angerichtet hatten, gelang am 10. Mai 1918 den Sopwith Camel der No. 213 Squadron aus St. Pol ein Volltreffer:

„Three 112 lb bombs dropped by No. 213 Squadron from 400 feet. Two hits obtained on Mole, other bombs fell in water near the Mole.“

Gerade im Moment des Angriffs waren die Brandenburg W 12 der III. C-Staffel auf ihren Transportwagen vor den Kran gefahren worden, um ins Wasser gesetzt zu werden. Der Flug-Mechaniker-Gast Otto sass in einer Brandenburg und überprüfte nochmals das Flugzeug, als die Bomben fielen. Mitten in die bereitgestellten Flugzeuge schlug eine Bombe ein. Hans Otto traf einige Bombensplitter und noch im Flugzeug verstarb er an den Verletzungen. Die Brandenburg W 12 (1183, 1184, 1412 und 1414) wurden durch die Bomben zerstört. Auch die Station See II in Ostende wurde angegriffen, die Camels der No. 204 Squadron trafen hier mit ihren Bomben direkt die Hallen und die Ablaufbahn der Flugzeuge. Den Kommandanten der Stationen See I und See II, Olt. d. R. Christiansen und Höpken, bemerkten besonders die Zunahme feindlicher Landflugzeuge über ihren Stationen seit dem Kommandounternehmen gegen Zeebrügge und Ostende.¹¹³

Vom 16. bis zum 30. April fielen auf Zeebrügge 9400 Kg und auf Ostende 7300 Kg Bomben. Hierbei ist zu bedenken, dass die Mehrzahl der Bomben von Sopwith Camel und DH 4 abgeworfen

¹¹² Royal Air Force, No. 5 Group Dover Patrol, May 1918.

¹¹³ Vgl. Mitteilungen aus dem Gebiete des Luftkrieges, Nr. 32, Berlin 22. Mai 1918.

wurden, die HP 0/100 der No. 214 und 215 Sqd. kamen dabei auf Grund der kleinen Ziele nur selten zum Einsatz. Der Verlust von vier Brandenburg W 12 vom 10. Mai wurde durch die Ankunft der ersten W 29¹¹⁴ (2206) am gleichen Tag etwas ausgeglichen. Die W 29 überführten Lt. z. S. Keßler und Olt. z. S. Koch aus Warnemünde über Norderney nach Zeebrügge. Erwin Koch gehörte der Seeflugzeug-Abnahme-Kommission Warnemünde an und sollte mit Ulrich Keßler in Zeebrügge die Piloten auf der W 29 einweisen. Der erfahrene Pilot Keßler verblieb einige Wochen in Zeebrügge, bevor er in Norderney wieder die Erprobungsflüge mit der Zeppelin-Lindau (Dornier) Rs. III weiteführte.

Nach wie vor war die Mole von Zeebrügge das bevorzugte Ziel englischer Bombenangriffe. Am 19. Mai erschienen erstmals die Handley Page 0/400 der No. 214 Squadron über der Station. Schon von weitem waren die Motoren der schweren Flugzeuge zu hören und der Wach-Offizier hatte sofort Alarm gegeben. Als die HP 0/400 nacheinander die Mole anflogen, wurden sie von der Flak und den MG heftig beschossen. Dabei erhielt die HP 0/400 (C3487) MG-Treffer, wobei Lt HA Havilland-Roe und Capt. VE Sieveking getötet wurden. Steuerlos stürzte das Flugzeug hinter der Mole ab, wie durch ein Wunder überlebte AM F Spencer den Absturz und geriet in Gefangenschaft.

Von 7.10 bis 9.20 Uhr flog die 5. Staffel über Galloper nach Kentish-Knock, wobei besonders die Fahrwasser-Bojen in den englischen Gewässern photographiert und auf Karten verzeichnet wurden. Auf dem Rückflug begegneten die sechs Brandenburg W 12 bei Westhinder Feuerschiff zwei DH 4, die von fünf Sopwith-Einsitzern begleitet wurden. Diese kurvten sofort auf die Brandenburg ein und beschossen sie schon aus 200 bis 300 m Entfernung. Die Brandenburg waren wie immer bei Angriffen von Landflugzeugen sofort eng zusammengerückt und flogen dicht über Wasser. Die Beobachter schossen aber mit ihren Parabellum-MG nicht zurück, da der Abstand zu den Sopwith noch zu gross war. In Küstennähe drehten die Sopwith dann nacheinander ab und flogen zu den DH 4 zurück. Bis auf wenige Treffer in Flächen und Schwimmer bei den Brandenburg endete das Zusammentreffen ohne Ergebnis.

¹¹⁴ Die Brandenburg W 29 wurde sehr wahrscheinlich von Dipl. Ing. Hans Klemm konstruiert. Klemm wurde Ende 1917 von den Hansa und Brandenburgischen Flugzeugwerken angeworben, zuvor hatte Klemm beim Luftschiffbau Zeppelin, Abt. Dornier, an der Konstruktion der Rs. Flugboote mitgearbeitet. Vgl. Grosz, Peter, Brandenburg W 29, Berkhamsted 1996, S. 2-3.

Nicht nur die Land-Jagdflugzeuge griffen jetzt vermehrt die Brandenburg W 12 über dem Meer an, sondern auch die leichten Bomber, wie die DH 4, liessen sich auf Luftkämpfe mit den deutschen Seeflugzeugen ein. Am Morgen des 23. Mai flogen drei Brandenburg W 12 die englische Netzsperre ab, als sie von zwei DH 4 der No. 217 Sqd. angegriffen wurden. Die Piloten der No. 217 Sqd, 61. Wing, waren als *anti-submarine-patrol-group* sicher mit Flügen über dem Meer vertraut, trotzdem gestaltete sich der Angriff auf deutsche Seeflugzeuge schwierig. Das nachfolgende Gefecht blieb aber ohne Ergebnis. Plötzlich erhielten die DH 4 Verstärkung durch fünf Einsitzer, daraufhin gab der Führer der deutschen Staffel mit seiner Signalpistole sofort das Signal „Rückzug“ und die Brandenburg brachen den Kampf ab.

Auch am 28. Mai 1918 war die Zeebrügger Schleuse wieder das Ziel englischer Bombenangriffe. Kurz nach Mitternacht hatte eine Handley Page 0/100, wahrscheinlich Nr. 3135, der 214 Sqdn im Gleitflug, die Schleuse bombardiert. Allerdings fielen die Bomben, ohne Schaden anzurichten, ins Wasser. Einige Minuten später versuchte es dann LtCol PFM Fellowes und Sgt FN Pritchard mit der DH 4, No. A8065, der 217 Sqdn.

Fellowes, Commanding Officer der 61. Wing war zu diesem Zeitpunkt bereits 41 Jahre alt. Nach seinen Aussagen war es ihm unverständlich, dass ein so oft bombardiertes Ziel noch nie getroffen worden war. So entschloss er selbst einen Angriff aus niedriger Höhe zu fliegen, um seinen Untergebenen zu zeigen, dass derartige Angriffe möglich und erfolgreich sind. LtCol PFM Fellowes flog über See in 3000 m Höhe Zeebrügge an und ging dann im leisen Gleitflug bis auf 30 m herunter. Nachdem er die erste Bombe auf die Schleuse geworfen hatte, wendete er. In diesem Augenblick wurde der Öltank der DH 4 von MG Feuer aus Richtung Heyst getroffen. Die zweite Bombe fiel auf ein Haus, bevor Fellowes die Maschine mit stehendem Motor landen musste. Herbeigeeilte Matrosen nahmen dann LtCol PFM Fellowes und den Beobachter Sgt FN Pritchard in Gefangenschaft.

Am 29. Mai wollten sechs Brandenburg W 12 der 1. Staffel die englische Küste abfliegen. Ein Motordefekt zwang die W 12 (2032) aber in der Mitte des Kanals zur Notlandung in der rauen See. Die begleitenden W 12 konnten bei den hohen Wellen nicht landen und so musste die Staffel umkehren und von Zeebrügge Hilfe holen. Den zwei alarmierten FF 49c gelang es die Besatzung von 2032 zu übernehmen und das schwer beschädigte Flugzeug zu versenken. Als

Begleitschutz der zwei FF 49c flog wieder die 1. Staffel mit, denn bei der spürbaren englischen Überlegenheit seit April 1918 waren die schweren FF-Flugzeuge zur leichten Beute geworden. Auch bei den Aufklärungsflügen von Zeebrügge nach Borkum begleiteten ab Mai zwei oder drei Flugzeuge die FF 49 bis Nordholland. Die Frühaufklärung übernahmen bei gutem Flugwetter auch die Brandenburger. Am 31. Mai startete die 3. Staffel, bestehend aus fünf Brandenburg W 12 um 4.45 Uhr bis Noord-Hinder. Auf dem Rückflug geriet die Staffel in dichten Nebel und die Brandenburg W 12 (2034) verlor den Anschluss. Nachdem 2034 bis 9.00 Uhr nicht wieder in Zeebrügge gelandet war, begannen zwei FF 49c und die 1. Staffel mit der Suche. Kurz nach Mittag wurde dann das Wrack der W 12 (2034) im Quadrat 031 b entdeckt. Die Leiche des Beobachters Flugobermaat Wilhelm Debrodt trieb noch zwischen den Wrackstücken und konnte geborgen werden. Der Motor der W 12 war mit dem Pilotensitz im Meer versunken und hatte die Leiche von Walter Schindler mit in die Tiefe gerissen. In gedrückter Stimmung trat die Staffel den Rückflug an, unterbrochen von der Notlandung der W 12 (2115). Der Motor konnte trotz mehrmaliger Versuche nicht mehr gestartet werden und kurzerhand stieg die Besatzung auf eine andere W 12 um und die 2115 wurde in Brand geschossen. Die havarierte W 12 (2115) hätte vielleicht noch eingeschleppt werden können, aber alle Flieger waren sehr deprimiert im Angesicht ihres toten Kameraden Wilhelm Debrodt den sie auf einem Schwimmer der FF 49c mitführten. Kurzerhand beschlossen sie die W 12 (2115) zu versenken. Abends beerdigten sie Ihren Kameraden Flugobermaat Wilhelm Debrodt auf dem Friedhof in Zeebrügge, wobei der Marineoberpfarrer Koene wieder eine bewegende Grabrede hielt.

Weiterhin hielt die starke feindliche Fliegertätigkeit über Zeebrügge an. Bis Ende Mai konzentrierten sich die Bombenangriffe vor allem auf die Schleusenanlagen von Zeebrügge, die der Gegner Lt. KTB mit „vollem Einsatz seiner Flugzeuge bei Tag und Nacht“ durchführte. Nachdem der Blockversuch mit Schiffen fehlgeschlagen war, wollte man jetzt die Schleusen zerstören. Denn die deutschen U-Boote konnten weiterhin ungehindert von Brügge durch den Kanal fahren. Anfang Juni änderte die RAF das Ziel und griff fast ausschließlich die Mole mit der Seeflugstation an. Am 1. Juni 1918 wurde die Station tagsüber zweimal bombardiert. Dabei wurden drei Mann verletzt und ein Flugzeug total zerstört und zwei weitere leicht beschädigt. Natürlich war auch die CAM Dunkerque nicht untätig, französische See- und Landflugzeuge bekämpften ebenso die deutschen U-Boote und Seeflugzeuge. Am 2. Juni traf die 1. Staffel auf zwei französische

Landflugzeuge, die den Kanal nach deutschen U-Booten absuchten. Die französischen Flugzeuge warfen sofort ihre Bomben ab und griffen die fünf Brandenburg an. Nach einem ergebnislosen Gefecht drehten die französischen Flugzeuge ab und „*konnten dank ihrer grossen Geschwindigkeit und überlegenen Steigfähigkeit*“ entkommen. Die vier Brandenburg der 3. Staffel fotografierten unterdessen bei North-Foreland eine Netzsperrung, als sie von zwei englischen Landeinsitzern angegriffen wurden. Da die 3. Staffel in der Überzahl war, wurde die Aufklärung weiter fortgesetzt. Mehrere Anflüge der feindlichen Einsitzer konnten von den Beobachtern mit MG abgewehrt werden und die Einsitzer drehten ab. Bei dem kurzen Gefecht erhielt nur ein Beobachter einen Schulter-Steckschuss, konnte aber noch weiterhin seine Aufgabe bis zur Rückkehr nach Zeebrügge erfüllen. Nach wie vor leisteten die Brieftauben in Zeebrügge zuverlässige Arbeit. Im Zeitraum vom 28. Mai bis 5. Juni 1918 hatten 40 Brieftauben wichtige Nachrichten oder Hilferufe nach Zeebrügge gebracht, wobei die Tauben eine Entfernung von 10 bis 80 sm zurücklegten.

Am 6. Juni 1918 trafen vier Brandenburg W 12 der 3. Staffel im Gebiet Inner-Gabbard um 18.00 Uhr auf die Curtiss H.12B No. N4345 der Station Felixstowe. Das Curtiss Boot näherte sich der Staffel aus nördlicher Richtung und wurde sofort angegriffen. Obermatrose Metzinger und Flugmaat Walker konnten einen Motor der Curtiss H.12B in Brand schießen und diese musste auf dem Meer notlanden. Als die Curtiss schwer beschädigt auf dem Wasser trieb landeten Metzinger und Walker daneben und boten Lt.Col DM Robertson und Major JO Galpin eine Übernahme auf ihre W 12 an. Lt.Col Robertson lehnte dies kategorisch ab und deutete den Deutschen an, sie sollen wieder starten. Eine Übernahme wollten Metzinger und Walker auch nicht erzwingen und starteten wieder. Am nächsten Tag fanden dann Suchflugzeuge aus Felixstowe das treibende Wrack und retteten Galpin und Robertson. Die Curtiss H.12B (N4345) wurde versenkt.

Am nächsten Morgen unternahm die 5. Staffel einen Aufklärungsflug bis Lowestoft und stiessen dabei in Küstennähe auf englische Schiffe. Südlich davon flogen die Short 310A-4 (N1693) der Station Yarmouth und die Be2c (8417) der No. 273 Squadron zur U-Bootabwehr. Die fünf Brandenburg kurvten sofort auf die beiden englischen Flugzeuge ein und Lt. z. S. Scheurlen konnte die Short abschießen. Die Be 2c suchte daraufhin sofort den Schutz der eigenen Schiffe, die auf die Brandenburg ein heftiges Flakfeuer eröffneten bis sie abdrehten. Die Besatzung der Short (N1693), Lt RWA Ivermere und AM2 Bourne,

wurde von einem Rettungsboot aufgenommen und Lt GF Hodson flog später in seiner Be 2c zur RNAS Station Great Yarmouth zurück.

Nach langer Pause wurde Zeebrügge am 9. Juni wieder von der Royal Navy mit Schiffsartillerie beschossen. Noch während die Granaten einschlugen starteten drei HFT-Flugzeuge um die Position der feindlichen Flotte zu erkunden. Auch ein Fesselballon der Feldluftschiffer-Abteilung 47 stieg zur Beobachtung der Flotte auf. Die Marine-Fesselballon-Abteilung war am 24. Oktober 1917 aufgelöst und von der Heeres-Fliegertruppe als FLA 47 übernommen worden. Die Abteilung blieb aber dem Marinekorps unterstellt. Das neue Personal der FLA 47 stammte von den Heeres-Luftschiffen, deren Einsatz das Heer im Sommer 1917 eingestellt hatte. Die Marine-Luftschiffer wollten natürlich nicht zum Heer wechseln und konnten wählen zwischen den Marine Luftschiff- oder Flieger-Abteilungen. Ein wichtiger Aspekt hierbei waren sicher auch die freundschaftlichen Kontakte zu den jungen belgischen Frauen, denn in den blauen Marineuniformen sahen die Soldaten ungleich besser aus, als in der feldgrauen Uniform. Die Verbindungen oder Fraternisierungen stiegen schon ab 1915 stark an, sodass Admiral v. Schröder am 6. Juni 1916 schließlich die Eheschließung mit Belgierinnen in einem Tagesbefehl verbot.

Am 9. Juni entdeckte der Ballon-Beobachter der FLA 47 im Quadrat 038 b einen Monitor, mehrere Zerstörer und Schnellboote, die auch von den HFT-Flugzeugen gesichtet wurden. Von Zeebrügge liefen auf die Meldung hin sofort deutsche Zerstörer, gedeckt von zwei Brandenburg W 12 zum Angriff auf die feindliche Flotte aus. Während die deutschen Zerstörer versuchten an die Flotte heranzukommen, drängten die W 12 die feindlichen Artillerieflugzeuge von der Küste ab. Aber erst durch die Flugzeuge der Marine-Küstenflieger-Abteilungen erhielten die Küstenbatterien genau Ziel-Koordinaten und beschossen die feindliche Flotte. Insgesamt trafen 48 Granaten Zeebrügge und erstmalig erhielt ein Schleusentor einen Treffer, wodurch der Schiffsverkehr des Zeebrügge – Brügge Kanals für einige Tage unterbrochen war.

Am 12. Juni finden im KTB erstmals die Brandenburg-Maybach Flugzeuge Erwähnung. Die drei Flugzeuge starteten um 11.25 Uhr und kreuzten über Noord-Hinder nach Haaks-Feuerschiff bis 15.05 Uhr, da über dieses Gebiet gewöhnlich die Curtiss-Boote in Richtung Nordsee flogen. Allerdings blieb der Flug ohne Ergebnis. Leider sind im KTB wieder keine Marine-Nummern verzeichnet. In Frage kommen die W 19 Marine-Nr. 2214, 2216, 2237, 2238, 2244, 2245, 2252 –

2256 und 2271 – 2274. Alle Flugzeuge wurden von Maybach Mb IVa Motoren angetrieben, wobei die W 19 Marine-Nr. 2251 noch die Besonderheit der Gurttrommel, statt den Patronenkasten für die starren MG aufwies. Bislang fanden die Gurttrommeln nur in den Brandenburg W 12 Verwendung. Anfangs flogen die Maybach-Flugzeuge auch nicht in den üblichen Staffeln, sondern in kleinen Verbänden. Dies ist sicher auf die gesteigerte Geschwindigkeit durch die 245 PS Maybach Motoren zurückzuführen.

Am 17. Juni 1918 klärten drei Maybach-Brandenburg Flugzeuge die östliche Schifffahrtslinie bis Ymuiden auf. Auf dem Rückflug musste nach 3 ½ Stunden die W 19 (2216) vor der holländischen Insel Schouwen notlanden. Die W 19 (2214) landete zur Hilfeleistung, während die dritte W 19 nach Zeebrügge zurückflog um Hilfe zu holen. Keines der Flugzeuge hatte FT an Bord. Als die Rettungsflugzeuge, drei FF 49c und eine Brandenburg, bei den havarierten W 19 eintrafen, war eine W 19 schon versunken. Die Besatzungen hatten sich auf die Flächen der gekenterten W 19 gerettet, wobei hier nur noch die Schwimmer aus dem Wasser ragten. Eiligst wurden die Flieger in die HFT-Maschinen verstaut und nach Zeebrügge geflogen. Am 25. Juni bombardierten die No. 38, 214, 217 und 218 Squadron der RAF die Mole besonders heftig. Insgesamt fielen 36 Bomben direkt auf die Mole. Schon Anfang des Monats hatte der Kofl des Marinekorps auf die fühlbare Überlegenheit des Feindes hingewiesen:

„Dem regen Einsatz der feindlichen Flieger konnten wir nicht gleich starke eigene Kräfte entgegensetzen. Ferner machte sich ein starker Mangel an Jagdkräften fühlbar, der uns nicht erlaubte, den zahlreichen Anforderungen auf Sperrflügen nachzukommen. Trotzdem gelang es verschiedentlich unseren eigenen Fliegerkräften, feindliche Bombengeschwader vor dem Ziel abzudrängen.“

Der Monat Juni endete mit den üblichen Aufklärungsflügen im gesamten Kanalgebiet. Zu bedeutenden Luftkämpfen kam es dabei aber nicht. Am 30. Juni warnte die 5. Staffel, die aus vier Brandenburg-Maybach Flugzeugen bestand, deutsche Minensuchboote vor einer heranlaufenden englischen Flotte. Die 5. Staffel war um 4.50 Uhr gestartet und sichteten um 6.00 Uhr im Quadrat 058 und 059 *beta* drei Monitore und 14 Zerstörer mit östlichem Kurs, also direkt auf die deutschen Schiffe zu. Die Minensuchboote arbeiteten an der Minen- und Netzsperrung und ahnten nichts von der drohenden Gefahr. Die eigenen Minensuchboote wurden umgehend mit Morselampen und abgeworfenen Meldungen in

einer Meldebüchse gewarnt. Der direkte Kontakt von Flugzeug zu Schiff über FT war von den W 19 nicht möglich. Die Torpedoboote brachen nach der Meldung sofort ihre Arbeit ab und liefen unter dem Schutz der Brandenburg-Maybach Flugzeuge nach Zeebrügge zurück.

Der 1. Juli begann wieder mit einem englischen Luftangriff auf die Station. Um 11.45 Uhr warfen die DH 9 der No. 218 Squadron (82. Wing) 88 x 25 lb und 8 x 50 lb auf die Mole ab. 50 Bomben trafen die Mole, zwei schlugen in die Halle I ein und zerstörten die FF 49c (1680) vollständig. Personen wurden bei dem Angriff nicht verletzt.

Kurz nach dem Angriff landeten vier Brandenburg W 29 (C2MGHFT) im Molenbecken. Die Flugzeuge waren von Warnemünde kommend in Norderney zwischengelandet und hatten nach dem Auftanken ihren Überführungsflug fortgesetzt. Eine fünfte W 29 hatte sich verspätet und traf erst um 20. 00 Uhr in Zeebrügge ein. Nach den Unterlagen hatte See I damit sechs Brandenburg W 29 im Bestand.

Drei Tage später, am 4. Juli 1918 starteten erstmals vier der neuen Brandenburg W 29 in der I. Staffel zum Feindflug. Nach dem Start um 5.30 Uhr nahmen die vier W 29 Kurs auf das Quadrat 102 alpha vor der englischen Küste und steuerten anschliessend die Schouwenbank an. Im Quadrat 169 alpha sichteten die Besatzungen drei englische Flug-Boote. Die Felixstowe F.2A (N4297, N4513 und N4540) waren von der Station Felixstowe zur U-Bootjagd gestartet. Der Nachfolgende Luftkampf ist im KTB nur mit wenigen Sätzen beschrieben, erst im Nachrichtenblatt findet sich eine detaillierte Fassung:

„Um 06.05 Uhr sichteten sie in 169 alpha drei Curtiss Flugboote mit östlichem Kurs. Diese wurden sofort angegriffen. Beim Sichten unserer Flugzeuge drehten die feindlichen Flugboote auf NW Kurs und formierten eine enggeschlossene V-Staffel. Beim ersten Angriff erhielt Flugzeug 2511 [Brandenburg W 29] zahlreiche Treffer, darunter mehrere in den Kühler, welche das Flugzeug zur sofortigen Landung zwang. Die drei übrigen Eindecker verteilten sich auf die drei feindlichen Flugzeuge und fuhren ihre Anläufe von der Seite und von achtern. Da die Flugboote sehr gut und eng in ihrer Formation zusammenflogen, musste ihrem starken MG Feuer dauernd nach Möglichkeit ausgewichen werden. Nach einem 10 Minuten langen Verfolgungsgefecht wurde um 06.20 Uhr das links achtern fliegende Boot zum Brennen gebracht, worauf es sofort landete. Nach weiteren 15 Minuten, um 06.35 Uhr wurde in 101 alpha ein zweites Curtiss Boot leicht brennend zur Landung veranlasst, nachdem es kurz vorher schon öfter ins Wasser durchgesackt

war und auch vier große U-Bootbomben weggeworfen hatte. Unsere drei Flugzeuge hatten inzwischen fast ihre ganze Munition verschossen oder litten an Ladehemmungen durch MG-Panne. Nachdem mit dem Rest der Munition unserer Flugzeuge ein letzter energischer Angriff auf das dritte Großflugboot durchgeführt worden war, wurde die Verfolgung abgebrochen. Auch dieses Flugzeug war schwer beschädigt, denn es hatte schon vier große U-Bootbomben geworfen und sackte bereits mehrere male ins Wasser durch. Auch schien der eine Motor schwer beschädigt zu sein, da derselbe dauernd aussetzte und rauchte. Die Curtiss-Boote waren neuesten Typs mit fünf Mann Besatzung und fünf MG's armiert. Lichtbildaufnahmen konnten von dem Gefecht nicht gemacht werden, da gerade das Photoflugzeug am Anfang des Gefechts durch Kühlerschüsse ausgefallen war. Unser abgeschossenes Flugzeug konnte trotz Seegang 4 und ganz wenig Wind unbeschädigt landen, nach notdürftiger Reparatur wieder starten und nach der Station zurückfliegen. Um 07.50 Uhr landeten auch die anderen drei Flugzeuge auf der Station.“

Die Felixstowe F.2A (N4297) musste zuerst mit brennendem Motor aus der Formation ausscheren und auf dem Wasser landen, gefolgt von der Felixstowe F.2A (N4513). In der N4513 erhielt der MG-Schütze 2AM Cokely tödliche Verletzungen, während der Rest der Besatzung Lt Anderson, Lt Williams und der Mechaniker Hilton nur leicht verwundet wurden. Unterdessen versuchte das letzte Flug-Boot, die No. 4540, seinen Verfolgern mit Höchstgeschwindigkeit zu entkommen. Dabei kletterte der Bordingenieur 2AM Blacklock während des Gefechts über die Fläche zum rechten Motor und dichtete ein Ölleck mit der Hand ab. Nur durch diese außergewöhnliche Tat gelang es der Felixstowe F.2A (N4540) den deutschen Verfolgern zu entkommen und nach Felixstowe zurück zukehren.

Gegen 09.00 Uhr starteten nochmals vier Brandenburg und eine FF 49c aus Zeebrügge um das in 134 alpa treibende Felixstowe-Boot einzubringen und dessen Überlebende zu bergen. Aber an der Abschussstelle lagen schon vier mit der Bergung befasste englische Zerstörer und die Staffel drehte ab.

Ein neues Kampfflugzeug – die Brandenburg W 29:

Auch gegen die neuen Brandenburg W 29 hatten sich die Curtiss-Flugboote als zäher Gegner erwiesen. Die Beurteilung der neuen Brandenburg W 29 im Kampf fiel sehr gut aus. Durch die hohe

Geschwindigkeit der Eindecker war es möglich den Angriff überraschend und schnell auszuführen, ohne dem feindlichen MG Feuer allzu lange ausgesetzt zu sein. Die Schussmöglichkeiten waren besser als in den Brandenburg W 12 Doppeldeckern, da die W 29 sehr ruhig in der Luft lag. Selbst in den starken Propellerböen der Curtiss/Felixstowe-Boote konnte man die W 29 ruhig halten und mit den starren MG's erfolgreich schießen.

Den Beobachtern der C2MGHFT W 29 fiel allerdings die Funkenbildung beim Bedienen des HFT-Gerätes auf. Bei der ersten Serie der Brandenburg W 29 befand sich der Nottank noch unter dem Beobachtersitz und im Falle eines Durchschusses konnte das auslaufende Benzin das Flugzeug in Brand setzen. Einen Fehler-Bericht über die Brandenburg W 29 wurde umgehend nach Warnemünde geschickt und am 9. Juli wies der Marine-Flugchef im Tagesbefehl auf diesen Konstruktionsfehler hin.¹¹⁵

Im deutschen Fazit des Luftkampfes wurde die gute Seefähigkeit der Curtiss/Felixstowe-Boote besonders hervorgehoben. Bei absoluter Windstille, Seegang 4 mit hoher Dünung, erfolgte die Landung der grossen Boote ohne Bruch. Auch dass die Felixstowe N4513 während des Gefechts mehrmals durchsackte und auf das Wasser aufschlug ohne Schaden zu nehmen, wird im Bericht erwähnt.

Der Morgen des 6. Juli 1918 begann in Zeebrügge mit dichtem Nebel und erst um 11.00 Uhr klarte der Himmel auf und die 1. Staffel startete mit fünf Brandenburg W 29 zur Aufklärung in Richtung Noord-Hinder bis Outer-Gabbard. Feindliche Flugzeuge und Schiffe der Royal Navy waren nicht zu sehen und Olt. d. R. Christiansen führte die Staffel entlang der englischen Küste weiter in Richtung Themsemündung. Plötzlich entdeckte die Staffel ein aufgetauchtes U-Boot. Sofort ging Christiansen mit seiner W 29 in den Tiefflug und die Staffel folgte. Am Turm des U-Bootes konnte man klar die Nr. C 25 lesen und damit handelte es sich klar um ein feindliches U-Boot. Im KTB sind die Ereignisse wie folgend beschrieben:

„Um 12.45 Uhr wurde im Quadrat 132 alpha das englische U-Boot C 25 auf nördlichem Kurs gesichtet, und überraschend von der Staffel angegriffen, so dass die Turmbesatzung größtenteils nur schwer verwundet ins Boot kam. Das Boot versuchte zu tauchen und hatte bereits das Vorderschiff eben unter Wasser. Beim zweiten Anlauf unserer Flugzeuge wurde das noch über Wasser ragende Hinterteil mit gut deckenden Salven angegriffen und starkes Ölausfließen beobachtet. Anscheinend ist bei

¹¹⁵ Tagesbefehle, 9. Juli 1918.

diesem Angriff das Boot so schwer beschädigt worden, dass die Besatzung den Tauchversuch aufgab. Das Boot blieb auf der Wasseroberfläche liegen, in dieser Stellung wurden auf das Boot über 5000 Schuss aus nächster Nähe abgegeben. Treffer waren einwandfrei an den punktierten Stellen in der grauen Farbe zu erkennen. Es stellte sich auch öfters Brandwirkung von der Brandmunition ein.

Es war gleichzeitig zu erkennen, dass das Boot langsam sank. Das Achterschiff war bis an den Turm weggesackt. Vorderschiff ragte mit beiden Höhensteuern und dem Torpedorohr eben über Wasser. Der Angriff dauerte 35 Minuten. An dem geöffneten Turmluk lagen drei Tote. Von dem U-Boot wurden verschiedene Aufnahmen gemacht. Das Boot wurde in sinkendem Zustand verlassen.

Etwa 6 sm nördlich wurde ein zweites U-Boot gesichtet, dessen Nationalität nicht festzustellen war, da es während dem Angriff wegtauchte.“

Nachdem die Munition verschossen war, flog die Staffel nach Zeebrügge zurück und alarmierte die Station. In Zeebrügge startete sofort die 3. Staffel mit vier Brandenburg Flugzeugen und nach einer Stunde Flugzeit fanden sie C 25 in Begleitung eines zweiten U-Bootes. Dieses tauchte sofort, während C 25 in langsamer Fahrt auf Shipwash zulief. Lt. d. R. Becht führte die Staffel an und notierte im KTB:

„Es [C 25] wurde mit 8 Stück 5 Kg Bomben beworfen, von denen zwei (Führer: Ob.Mtr. Metzling, Beobachter: Flg.Ob.Mt. Meyer) zwei Treffer auf dem Bug gelangen. Wirkung konnte keine beobachtet werden. Das U-Boot, auf dessen Turmluk mehrere Tote lagen, wurde während der nächsten halben Stunde ausgiebig unter MG Feuer genommen und schien zeitweise zu stoppen. Um 16. 50 Uhr tauchte das zweite Boot wieder auf. Es trug die Nummer E 51 und wurde, trotzdem es schnell wieder wegtauchte, von allen 4 Maschinen unserer Staffel ausgiebig mit MG Feuer belegt. Während C 25 kein Geschütz hatte, zeigte E 51 auf der Schanze [Oberdeck] ein Geschütz. Um 16.55 Uhr mussten unsere Flugzeuge wegen Munitionsmangel abdrehen. Von Westen kamen 3 Zerstörer in Sicht, die mit hoher Fahrt auf C 25 zuhielten. Auf dem Rückweg wurde ausser der 1. Staffel, die mit 3 Brandenburg Eindeckern von 16.30 bis 19.00 Uhr nochmals nach Quadrat 131 alpha flog nichts gesichtet.“

Um 17.50 Uhr traf Christiansen wieder mit seiner Staffel bei dem U-Boot C 25 ein, immer noch trieb das U-Boot in der See. Die drei

englischen Zerstörer hatten sich inzwischen um das U-Boot versammelt und E 51 in Schlepp genommen. Über den Schiffen kreisten außerdem zwei feindliche Flugzeuge. Ein weiterer Angriff der Brandenburg W 29 war jetzt sinnlos geworden und die Staffel flog nach Zeebrügge zurück. Der Zerstörer HMS *Lurcher* schleppte das U-Boot C 25 nach Harwich und im Jahr 1921 wurden beide U-Boote C 25 und E 51 verschrottet.

Es stellt sich die Frage, warum liess sich der Kommandant vom U-Boot C 25, Lt. David Courtenay Bell, von den deutschen Seeflugzeugen komplett überraschen?

Beide U-Boote liefen in Richtung Harwich und befanden sich schon 15 sm vor der eigenen Küste. Hier patrouillierten normalerweise meist eigene Flugzeuge. Die Sicht war gut, aber direkt über der Wasseroberfläche bildete sich um die Mittagszeit meist eine leichte Dunstschicht. Dies nutzte Christiansen aus, indem er das U-Boot im Tiefflug angriff. Ausserdem hatten die Flugzeuge im direkten Anflug eine sehr kleine Silhouette. Die 6-Zylinder Benz-Motoren erzeugten zwar mit ihren offenen, kurzen Auspuffrohren einen grossen Lärm, aber vielleicht war sich Bell über die Nationalität der Flugzeuge nicht sicher. Schon bei dem ersten Anflug der W 29 wurden Bell und die drei anderen Männer im Turm schwer verletzt oder getötet. Der 1. Offizier, Sub-Lieut. Ronald M. Cobb, übernahm daraufhin das Kommando im Boot. Das Turmluk konnte aber nicht sofort geschlossen werden, da hier ein Mann der Turmbesatzung dazwischenlag. In dieser Zeit beschossen die Brandenburg W 29 ausgiebig den Rumpf des U-Bootes und die Stahl-Mantel-Geschosse durchlöcherten die Tauchtanks. Jetzt konnte das Boot sicher nicht mehr tauchen und war dem MG-Feuer der W 29 ausgesetzt. Die deutschen C-Flugzeuge waren in der Regel 2-2-1 gegurtet, d.h.:

2 Bleispitz-Geschosse, 2 Lichtspur-Geschosse und 1 Stahl-Mantel-Geschoss.

Wobei die Bleispitz-Munition auf 100 m 5,5 mm Stahl und die Stahl-Mantel-Munition 11 mm Stahl durchschlug.¹¹⁶ Unklar ist, warum das U-Boot E 51 nicht sofort wegtauchte als C 25 beschossen wurde. Erst nachdem die Brandenburg das U-Boot E 51 direkt anflog tauchte es ab.

Am 10. Juli wehrten zwei DH 4 den Angriff der 3. Staffel mit drei Brandenburg Flugzeugen auf unkonventionelle Art ab. Der 3. Staffel begegneten im Quadrat 038 *beta* in 300 m Höhe die DH 4, der gegenseitige Beschuss während des Vorbeifliegens brachte kein

¹¹⁶ Vgl. Schwarte, M.: Die Technik im Weltkrieg, Berlin 1920, S. 35 – 38.

Ergebnis. Nachdem die Brandenburg gewendet hatten, kam es zu einem kurzen Luftkampf. In diesem versuchten die DH 4 mit ihren Bomben die Brandenburg-Flugzeuge zu treffen. Nachdem die Bomben ins Wasser gefallen waren, drehten die DH 4 mit Höchstgeschwindigkeit nach Westen ab.

Am 13. Juli um 6.00 Uhr bombardierten wieder die DH 9 der No. 218 Squadron die Station:

„No. 218 Squadron (82nd Wing) – Sixteen 50 lb and fourty 25 lb bombs were dropped with Zeebrugge Mole as objective. The target was well sprinkled. On direct hit observed on large barge near the harbor entrance. Boat was completely destroyed. Three direct hits were also seen on Mole. Other bursts were observed in harbor entrance, alongside trawlers and pier of Mole.“

Nach dem deutschen Bericht griffen acht DH-Bomber und zwei Jagdflugzeuge die Station mit ca. 40 Bomben an. Dabei erhielt der Schlepper *Achilles* einen Volltreffer, ausserdem wurde der FL-Unterstand von drei Bomben getroffen und zerstört. Auch in der folgenden Nacht und am nächsten Tag griff die RAF (No. 211, 214 und 218 Squadron) die Mole und die Schleusen mehrmals an. Dabei hatte die No 218 Squadron über Zeebrügge Luftkämpfe:

„July 14th. No. 218 Squadron (82nd Wing) on returnig from bomb raid, were attacked by formation of E.A. over Zeebrügge. Combat ensured during which Capt. Chisholm (Pilot) G/L Williams (Observer), destroyed one E.A., which crashed into sea. Lieut. Brading (Pilot) and G/L Smith (Observer), shot down E.A., which broke in the air. Two another E.A. were shot down out of control by Lieut. Reeves (Pilot) and 2nd Lieut. Worthington (Observer) and Lieut. Anderson (Pilot) and 2nd Lieut. Swatridge (Observer).“¹¹⁷

Ein Gegner konnte hier innerhalb der Marineflieger nicht ermittelt werden. Die Stationen See I und See II hatten weder Luftkämpfe noch Verluste. Auch die Brandenburg W 29 (2205 und 2513), die um 17.40 Uhr von Norderney kommend nach Zeebrügge überführt wurden, meldeten keine Feindberührung. Die Marine-Feldjastas hatten zwar Luftkämpfe, aber ausschließlich an der Landfront. Einzig die Seefrosta verlor an diesem Tag den Flugmeister Schwarze. Nach einem Jagdflug über See, der die Staffel bis Thorntonbank führte, kam Schwarze beim Durchstoßen einer Wolkendecke von der Staffel ab.

¹¹⁷ Royal Air Force, No. 5 Group Dover Patrol, July 1918.

Von Land aus wurde beobachtet, dass Eduard Schwarze 4 sm querab Blankenberghe auf dem Wasser landete. Weder Pilot noch Flugzeug konnten geborgen werden.¹¹⁸

Dagegen gelang es am 16. Juli 1918 der Marine-Schusta während eines Luftangriffs der No. 218 Squadron auf die Mole die DH 9 (B7673) mit der Besatzung Lt JA Pugh und Lt J Ankers abzuschossen. Der Pilot Pugh geriet in Gefangenschaft, während der Beobachter Ankers nur noch tot aus dem Flugzeugwrack geborgen werden konnte.

An diesem Tag wurde eine neue Karte des Seegebietes von Flandern mit veränderten Bezeichnungen der Quadrate eingeführt. Von nun ab waren für alle Einheiten des Marinekorps diese Karte gültig, die Quadrate werden im KTB jetzt als 757 k oder 1006 k bezeichnet. Die streng geheime Karte blieb vom 16. Juli 1918 bis Kriegsende in Gebrauch.

Am 18. Juli 1918 führte Olt. d. R. Christiansen sechs Brandenburg W 29 der 1. Staffel zu einem Fernflug über Westhinder, North-Foreland, Margate bis Kentish-Knock. Bei Margate sah die Staffel um 10.15 Uhr zwei Short 184 (N2927 und N2937) die U-Boot Patrouille flogen. Gesichert wurden die Short von zwei Sopwith Camel (B5601 und B7269), der RAF Manston:

„Nach kurzem Gefecht wurden die beiden Short abgeschossen, während das Gefecht mit den Landeinsitzern ergebnislos verlief. Da dieselben infolge ihrer überlegenen Geschwindigkeit und Steigfähigkeit in Richtung Margate abflogen.“

Beide Short 184 schlugen auf das Wasser und verbrannten dort restlos. In der N2927 starben Lt JAH Pegram und 2/LT LA Thrower, während Lt JAE Vowles und 2/Lt JGM Farrall den Absturz ihrer Short N2937 überlebten. Die Sopwith F.1 Camel (B5601 und B7269) kehrten unbeschädigt nach Manston zurück.

Die Frühaufklärung führte am 29. Juli 1918 die 1. Staffel mit sieben Brandenburg W 29 aus. Der Flug führte die Staffel von der Maasboje, Smith-Knoll, Shipwash bis Noord-Hinder. Auf dem Rückflug begegneten der Staffel zwei DH 4:

„No. 217 Squadron (61st Wing) whilst on anti-submarine patrol attacked eight monoplane two-seater seaplanes 8 miles 20 deg. off Zeebrugge. Lieut. R. G. Shaw, pilot, and Lieut. U. G. A. Tonge, observer, destroyed one E.A. and Lieut. Phillips, pilot,

¹¹⁸ KTB Seefrosta, Juli 1918.

*and Lieut. Dougall, observer, destroyed another. Both E.A. were observed to crash in the sea.*¹¹⁹

Im KTB von See I ist über den Luftkampf folgendes zu lesen:

„Um 8.30 Uhr wurden im Quadrat 805 k zwei De Havilland angegriffen, die ihre Bomben abwarfen. Im Verlaufe des Gefechts wurde das Flugzeug 2513 (Führer Olt. z. S. Koch, Beobachter Flg.Mt. Marschel) abgeschossen und zerschlug vollständig auf dem Wasser. Von der Besatzung wurde beim Suchen nichts mehr gefunden. Die beiden De Havilland entkamen nach Westen. Sonst wurde nichts von Bedeutung gesichtet.“

Mit diesen wenigen Sätzen wurde der Tod der beiden Seeflieger im KTB abgehandelt. Noch am gleichen Tag ergingen die Verlustmeldungen zur II. Seeflieger-Abteilung nach Wilhelmshaven und die Angehörigen erhielten üblicherweise ein Telegramm mit der Todesnachricht. Die Leichen von Erwin Koch und Fritz Marschel konnten trotz intensiver Suche von zwei FF 49c, die das entsprechende Seegebiet nochmals absuchten, nicht gefunden werden. Nur einige Wrackteile der Brandenburg W 29 (2513) trieben noch an der Abschusstelle. Olt. z. S. Koch gehörte der Station vom 10. Mai 1918 an. Als technisch versiertem Offizier gehörte in Zeebrügge auch die Betreuung der Land-Flugzeug-Station zu seinen Aufgaben. Leider ist im KTB der Bestand von Landflugzeugen nicht verzeichnet.

Nach den üblichen Aufklärungsflügen über das Seegebiet am 31. Juli 1918, flogen von 18.05 bis 19.35 Uhr nochmals drei Brandenburg-Maybach W 19 und eine W 12 Patrouille über den eigenen Minensuchbooten an der Netzsperrre. Hier wurden die Flugzeuge um 18.35 Uhr von sieben Sopwith Camel angegriffen:

„No. 213 Squadron (61st Wing) attacked 14 enemy destroyers and four two-seater seaplanes 15 miles N.W. of Ostende. Lieuts. Cooper and G. D. Smith and 2nd Lieut. Pearce attacked one at point blank range and drove it into the sea, where the pilot released a carrier pigeon.“

In dem erbitterten Gefecht wurde die W 19 (2238) von mehreren MG-Garben der Camels getroffen. Der Beobachter Flug-Obermaat Heinrich Niemann wurde dabei getötet und der Pilot Flug-Obermaat Pense schwer verwundet. Mit letzter Kraft gelang es Pense noch die

¹¹⁹ Royal Air Force, No. 5 Group Dover Patrol, July 1918.

W 19 auf dem Wasser zu landen. Die drei verbliebenen Brandenburg mussten vor dem überlegenen Gegner den Rückzug antreten, verfolgt von den Sopwith Camels der No. 213 Sqd. Dabei wurde der Vize-Steuermann Holz durch einen Schuss in den linken Unterschenkel noch verwundet. Sofort nach der Ankunft in Zeebrügge flogen drei Brandenburg W 12 und eine FF 49c zur Abschusstelle der W 19 (2238). Während die FF 49c die eigenen Schiffe von der Netzsperre zu 2238 heranlotste, flogen die drei W 12 zu ihrem havarierten Kameraden. Der Wach-Offizier in Zeebrügge hatte auch die Station See II und die Marine-Schutzstaffel alarmiert, die ebenfalls umgehend zur W 19 (2238) gestartet waren. Die II. C-Staffel aus Ostende traf als erstes bei der havarierten W 19 ein und die FF 49c (1882) landete in der Nähe. Die W 19 (2238) war inzwischen schon gekentert und nur ein Schwimmer ragte noch aus dem Wasser. An dem hielt sich Flug-Obermaat Pense fest und wartete auf Rettung. Jetzt konnte die FF 49c (1882) aber nicht mehr heranrollen, da der Motor versagte.¹²⁰ Glücklicherweise näherten sich jetzt aber die Torpedoboote, sowie die Zeebrügger Brandenburg W 12 und drei Halberstadt Cl.II der Marine-Schutzstaffel.

Endlich konnte ein Torpedoboot die W 19 (2238) mit Leinen sichern und Pense an Bord nehmen. Auch die Leiche des Beobachters Niemann und die W 19 konnten geborgen werden.

Während der Bergung tauchten plötzlich drei DH 4 auf und warfen einige Bomben auf die Zerstörer. Die Halberstädter der Schutzstaffel kurvten sofort auf die DH 4 ein und beschossen sie in einem kurzen Verfolgungsgefecht. In diesem Moment griffen wieder vier Sopwith Camel der No. 213 Sqd. im Tiefflug die drei Brandenburg W 12 an, die direkt über den Torpedobooten flogen:

“A later patrol of No. 213 Squadron in search of the seaplane driven down, encountered six two-seater seaplanes accompanied by five destroyers, in vicinity of the seaplane in sea. Lieut. Sims attacked one at point blank range and it crashed into the sea.”¹²¹

Die Brandenburg W 12 (2005) wurde dabei aus 50 m Höhe abgeschossen. Der Pilot Obermaat Lemm konnte nur noch tot aus dem Wrack geborgen werden, während Lt. Pöckel unverletzt von den Torpedobooten übernommen wurde. Die Flak der Torpedoboote konnte natürlich in den Luftkampf nicht eingreifen, ohne die eigenen Flugzeuge zu gefährden. Nach der ersten Überraschung griffen jetzt

¹²⁰ KTB See II, 31. Juli 1918.

¹²¹ Royal Air Force, No. 5 Group Dover Patrol, July 1918.

die Halberstadt Cl. II und die Brandenburg W 12 gemeinsam die Sopwith Camel an, die daraufhin abdrehen und im Tiefflug in Richtung Küste verschwanden.

Zur gleichen Zeit hatte die 1. Staffel mit fünf Brandenburg W 29 einen Jagdflug bis Lowestoft unternommen. Vor Lowestoft lag ein Battle-Cruiser, gesichert von einem Curtiss-Flugboot und einer DH 9. Schon im ersten Anflug auf die beiden Flugzeuge konnte Olt. d. R. Christiansen die Felixstowe F.2A (N4305) abschiessen, die auf dem Wasser aufschlug und vollständig verbrannte. Von der Besatzung des Felixstowe-Bootes konnten Capt. E A Mossop, Lt. G Hodgson und Private Greenwood von der HMS *Halcyon* gerettet werden. Die Privat Cooper und Dingley ertranken. Die DH 9 konnte zur Heimatstation Great Yarmouth entkommen. Unmittelbar danach eröffnete der Battle-Cruiser mit Flak und schwerer Artillerie das Feuer auf die Brandenburg, die sofort abdrehen und nach Zeebrügge zurückflogen.

Die Brandenburg W 12 ist nach einem Jahr Fronteinsatz veraltet:

Nachdem die Station See I ab Juli 1918 immer mehr mit den Brandenburg W 29 aufgerüstet worden war, kamen die Brandenburg W 12 natürlich seltener zum Einsatz. Die Flugeigenschaften der W 19 Maybach-Flugzeuge und der W 29 übertrafen die W 12 in jeder Hinsicht. Wenn auch die W 19 nicht an die W 29 heranreichte, so hatte sie doch durch ihren 245 PS Maybach Mb IVa Motor einen entscheidenden Vorteil gegenüber der W 12. Nach etwas über einem Jahr Fronteinsatz war das Ende der Area Brandenburg W 12 in Flandern erreicht. Seit Mitte Juli tauchen im KTB auch wieder die Staffel-Bezeichnungen *C-Staffel* auf. Meist im Zusammenhang mit den Brandenburg W 12, während bei den Brandenburg ED (Eindeckern) die Staffel-Bezeichnung 1. oder 5. Staffel bis Kriegsende beibehalten wurde. Nach dem KTB dienten zu Jagdflügen fast ausschließlich die W 29 und W 19. Die Brandenburg W 12 begleiteten aber weiterhin die Friedrichshafen HFT bei den täglichen Aufklärungsflügen als Geleitschutz. Die Stationen Norderney und Borkum hatten sich ebenfalls auf die veränderte Situation eingestellt. Die Aufklärungsflüge von Borkum bis Zeebrügge führten auch hier jetzt verstärkte Staffeln aus, bestehend aus fünf bis sieben Flugzeugen.

Die drückende Überlegenheit der RAF zwang auch dazu, die Defensivbewaffnung zu verbessern. Für die Beobachter standen im Prinzip immer noch das Parabellum M14/17 MG auf dem Schneider-Drehring zur Verfügung. Der im Oktober 1917 eingeführte LVG-MG-

Ring (LVG-Hochschiebepivot),¹²² eine Kopie des englischen Scarff-MG-Ringes, bedeutete schon eine wesentliche technische Verbesserung. Im Hinblick auf die Entwicklung der Marine-Eindecker-Kampfflugzeuge, wie Brandenburg W 29 und ZWL Cs.I, forderte das SVK ein freies Schussfeld des Beobachter-MG's auch nach vorn über den Piloten hinweg. Anfang des Jahres 1918 wurde dann der Hussmann MG-Ring in der Marine eingeführt. Hier konnte der Befestigungsbügel des MG auch in der Vertikalen geschwenkt werden, so dass sich ein freier Schussraum über den Kopf des Piloten ergab. Die Einführung des neuen MG der Fa. Vorwerk & Co., Barmen¹²³ verzögerte sich aber bis August 1918. Mit diesem MG konnten bis zu 1800 Schuss in der Minute verfeuert werden. Benannt wurde das MG nach dessen Konstrukteur Karl Gast: Gast-Maschinengewehr Modell 1917. Die Station See I erhielt die ersten Gast-MG Mitte August 1918. Hierfür war eine besondere Schulung der Waffen-Mechaniker bei der Waffen-Versuchs-Abteilung in Döberitz nötig, die ab dem 15. August begann.

Eine Ausnahme der Beobachter-Waffe ist die 2 cm Becker-Kanone, die ab Juni 1917 vom SVK erprobt wurde. Die Brandenburg W 19 (2237)¹²⁴ mit der Becker-Kanone und dem Oigee Zielfernrohr wurde See I am 2. Februar 1918 zugeteilt. Ein gesonderter Bericht über die Bewährung von Flugzeug und Waffe konnte bisher nicht gefunden werden. Das Flugzeug wurde am 15. Juni 1918 aus der Marine-Bestandsliste gestrichen. Weitere Brandenburg W 19 CK erhielt das Marinekorps am 12. August 1918. Nach den Unterlagen des SVK betraf dies die W 19 mit den Marine-Nr. 2549 – 2553.

Im Juli 1918 hatten englische Flugzeuge 496 Bomben mit einem Gewicht von 24 228 lb auf die Mole und Schleusen von Zeebrügge geworfen¹²⁵. Davon trafen die Mole 250 Bomben, meist Stielbomben, die eine große Splitterwirkung hatten. Auffallend war die starke Deckung der Bombenflugzeuge durch Einsitzer-Jagdflugzeuge. Ab August 1918 finden sich im KTB von See I jetzt nahezu täglich die Sätze:

„Tagsüber zahlreiche Bombenangriffe auf Mole und Schleuse .“
oder

„In der Nacht warfen feindliche Flugzeuge Bomben auf die Mole.“

¹²² Vgl. Tätigkeitsbericht des SVK, Warnemünde, vom 16. bis 31. Oktober 1917.

¹²³ Heute ein bekannter Staubsaugerhersteller.

¹²⁴ Owers, Colin: Hansa-Brandenburg Aircraft of WWI, Vol 2, Aeronaut books 2015.

¹²⁵ Summary of bombs dropped Zeebrugge Mole and Lock Gates, Royal Air Force, No. 5 Group Dover Patrol, July 1918.

Im gleichen Monat begann auch die US-Navy an der Kanalküste Flugplätze einzurichten. Die Northern-Bombing-Group der US Navy verlegte die ersten Vorkommandos in den Raum Calais. Die Group bestand aus vier Night- und vier Day-Squadrons, wobei die Night-Squadrons der US Navy und die Day-Squadrons dem US-Marine Corps unterstanden. Die Northern-Bombing-Group sollte mit ihren Flugzeugen vom Typ Caproni C.A. 5, DH 9a und DH 4 in erster Linie die deutschen Marineanlagen in Brügge, Ostende und Zeebrügge angreifen. Die einzige Caproni C.A. 5 verunglückte allerdings am 22. August 1918. Im diary von Sgt. L A Dell findet sich der Hinweis:

*„Caproni B5, the first American night bombing machine from this station [St. Inglevert], crashed on the sands at Fort Mardick, crew injured.“*¹²⁶

Aufgrund der Schulung des Personals bei den British Squadrons, verzögerte sich der Einsatz der Northern-Bombing-Group allerdings bis Anfang Oktober. Mittlerweile hatte auch in Flandern der deutsche Rückzug begonnen und die Ziele der Northern-Bombing-Group verlagerten sich daher auf die deutschen Eisenbahn- und Nachschubanlagen, sowie die Seeflugstation in Zeebrügge.¹²⁷

Anfang August 1918 durfte auch Lt. Stormer nach Deutschland reisen, um in Warnemünde eine Brandenburg W 29 abzuholen. Nach seinen Erinnerungen waren diese Reisen eine sehr willkommene Abwechslung. Neben einem kurzen Besuch bei der Familie konnten sie in Warnemünde wieder das friedliche Leben für einige Tage genießen. Am 10. August flogen sie dann mit der Brandenburg W 29 (2292)¹²⁸ von Warnemünde nach Kiel. Hier überprüften die Mechaniker nochmals das Flugzeug und anschließend flogen sie entlang des Kaiser-Wilhelm-Kanals nach Norderney. Auf der Station in Norderney wurde die Brandenburg betankt und eine Staffel begleitete Stormer bis zur Insel Texel, wo sie wiederum Zeebrügger Flugzeuge in Empfang nehmen sollten. Aber kurz vor Texel gab es ein Motorproblem:

„ Kurz vor Texel streikte mein Motor, d. h. er fing an unrund zu laufen. Ich gab der Staffel Notsignal zur Umkehr. Bis zu einer kleinen Insel bei Rottumeroog hielt der Motor noch durch, doch dann stand der Propeller endgültig still. Wir mussten bei starkem

¹²⁶ Bowyer, Chaz: *Handley Page Bombers of the first World War*, Bourne End 1992, S. 70.

¹²⁷ Vgl: *Devil Dog – Sam Richards*, Interview with S. Richards by Adam Wait and Noel Shirley, *Over the Front*, Vol 7, No. 3, 1992.

¹²⁸ Fritz Stormer konnte sich im Jahr 1979 an die Marine-Nummer nicht mehr erinnern. Nach Colin Owers handelte es sich dabei um 2292. Bei dem Ersatzflugzeug handelte es sich um eine Brandenburg W 29 C3MG. Vgl. Owers, Colin: *Hansa-Brandenburg*, Vol 3, Aeronaut books 2015.

nord-west Wind und auflaufender Flut landen. Alles ging gut, aber wir trieben durch die Flut zur holländischen Küste hin. Auf keinen Fall dürfen wir das neue Flugzeug in holländische Hände fallen lassen. Meine Begleitflugzeuge hatten inzwischen Hilfe aus Borkum geholt und eine FF 49c landete neben uns zum abschleppen. Leider klappte das Überwerfen der Schleppleine bei dem Seegang nicht. Ich zog daher meine Uniform aus, die Schwimmweste an und sprang ins Wasser. Aber da ich gegen die Strömung schwimmen musste, verliessen mich bald meine Kräfte und die Kameraden der FF 49c mussten mich auf die Schwimmer ziehen. Beide Flugzeuge trieben immer mehr auf die holländische Küste zu und mein Pilot bekam den Befehl ebenfalls zur FF 49c zu schwimmen. Als wir im Rumpf verstaubt waren, schoss ich mit Brandmunition in den Tank der Brandenburg bis sie in Flammen aufging. Auch meine Uniform und Mitbringsel aus der Heimat verbrannten mit. In Borkum lieh ich mir dann von einem Kameraden eine Uniform bis ich in Wilhelmshaven neu eingekleidet wurde. Die zweite Überführung von Warnemünde nach Zeebrügge klappte dann tadellos.“¹²⁹

Am 11. August 1918 kehrte eine Zeebrügger Staffel vom Aufklärungsflug entlang der holländischen Küste zurück. Um 16.20 Uhr sahen die Flieger wie der deutsche Zerstörer B 41 auf eine Mine lief und mit schwerer Schlagseite liegen blieb. Sofort landeten alle Flugzeuge zur Hilfeleistung, dabei rutschte die W 29 (2509) in der Kurve ab und schlug aufs Wasser auf. Der Pilot Flugmaat Poppe konnte leicht verletzt und der Beobachter Flugmaat Ulimann schwer verletzt von Torpedobooten gerettet werden. Von der W 29 (2509) blieben nur noch Trümmer übrig. Am 14. August begleitet die 1. Staffel mit fünf Brandenburg W 29 Olt. d. R. Christiansen in der W 29 (2205) nach Borkum. Bis Ende des Monats hat Christiansen das KTB auch nicht mehr unterschrieben, der Grund für seine Abwesenheit von der Station ist unklar.

Während der Frühaufklärung der 3. Staffel mit sechs Brandenburg C-Flugzeugen am 16. August brach der Benz Bz III der Brandenburg W 12 (2000) aus der Halterung. Nach der Notlandung stellte die Besatzung fest, dass auch die Motorwanne gerissen war und stieg auf eine andere W 12 über. Die Brandenburg W 12 (2000) wurde durch MG-Feuer versenkt.

¹²⁹ Interview mit Dr. Fritz Stormer im Jahr 1979.

Am Morgen des 21. August lieferten sich die Fokker D.VII der 1. Marine-Feldjasta und die Sopwith Camel der No. 213 Squadron aus St. Pol einen heftigen Luftkampf vor Zeebrügge. Da der Luftkampf über See stattfand griffen zur Unterstützung zwei Albatros W 4 von See I in den Kampf ein:

*„August 21st: A later high offensive patrol of No. 213 Squadron encountered nine Fokker biplanes and two monoplanes seaplanes two miles N.W. of Zeebrugge at 11 000 feet. E.A.'s were driven down to 4 000 feet. Lieut. Gray fired 550 rounds into one Fokker biplane which was observed to crash into the sea, the pilot of which either jumped or fell out of machine into the sea.“*¹³⁰

Im Verlaufe des Gefechtes konnte Lt. Sachsenberg die Sopwith Camel (D3380) von 2nd Lieut. J. Wooding treffen, der mit stehendem Motor auf dem Wasser landen musste. Der Abschuss wurde von Zeebrügge aus beobachtet. Zufällig befand sich eine Brandenburg W 12 über der Mole und der Pilot sah die im Wasser versinkende Sopwith Camel. Sofort flog er hin und zog Wooding aus dem Wasser und brachte ihn nach Zeebrügge. Aber auch eine Albatros W 4 wurde abgeschossen, Lieut. Gray muss hierbei den Piloten schwer verletzt oder getötet haben, denn während des Absturzes fiel dieser aus dem Rumpf der Albatros. Später suchte eine FF 49c und eine W 12 ergebnislos nach dem Piloten. Leider ist im KTB weder der Name des Piloten noch die Marine-Nr. des Flugzeuges vermerkt.

Zwei Tage später suchte die 1. Staffel vergeblich nach einem holländischen Schoner, der nach Agentenmeldung mit Milch beladen nach England fahren sollte. Die vier Brandenburg W 29 begleiteten zwei FF 49c HFT-Flugzeuge, um bei Bedarf eigene Torpedoboote heranzurufen zu können. Nach einer Stunde Flugzeit wurde dann der Einsatz abgebrochen.

Der September 1918 begann mit starkem Sturm und bis zum 2. September waren daher keine Flüge möglich. Erst am Nachmittag des 3. September klarte das Wetter auf und sofort griffen englische Bomber wieder Zeebrügge und Ostende an. Hierbei konnte die Flak eine DH 9 der No. 108 Squadron abschiessen. Die DH 9 (D511) musste vor Blankenberghe beschädigt auf dem Wasser landen. Die Besatzung 2Lt A Preston und Sgt H Stewart konnte von Minenräumbooten gerettet und nach Zeebrügge gebracht werden.

¹³⁰ Royal Air Force, No. 5 Group Dover Patrol, August 1918.

Die Brandenburg W 19 (2245 und 2246) sollten am 6. September zur Station Norderney überführt werden. Wegen Nebel und starkem Sturm musste der Flug dreimal abgebrochen werden und erst am 16. September konnten die W 19 dann nach Norderney überführt werden. Wahrscheinlich begann schon zu diesem Zeitpunkt die Verlegung von Flugzeugen aus Flandern zu den Nordseestationen.

Am gleichen Tag um 10.55 Uhr startete die I. C-Staffel mit fünf Brandenburg W 29 zum Jagdflug zur englischen Küste, geführt von Olt. d. R. Christiansen. Gegen 12.00 Uhr sichteten sie zwei Curtiss-Flugboote und zwei Landflugzeuge. Die Staffel drehte sofort auf die Curtiss-Boote ein, die in Richtung Küste davon flogen. Nach einer 10 minütigen Verfolgung mit heftigem MG-Feuer von beiden Seiten, steuerte die Curtiss F.2A (No. 4550) auf englische Schiffe vor der Küste zu. Diesen gab sich Capt. Hodson durch abfeuern von Leuchtpatronen zu erkennen und landete neben den Schiffen. Auch das zweite Curtiss-Boot (No. 4549) suchte Schutz bei den eigenen Schiffen und landete schwer beschädigt. Die Landflugzeuge, DH 4 (N6395) und DH 9 (D5709), entkamen in Richtung Grat Yarmouth.

Die Abendaufklärung übernahm die I. C-Staffel mit sechs Brandenburg W 29 und führte die Staffel bis Noord-Hinder. Vor der holländischen Küste musste Flugobermaat Urban die Staffel verlassen und notlanden. Die Ölleitung der Brandenburg W 29 (2511) war gebrochen und der Benz Bz III drohte zu überhitzen. Mit Isolierband flickte der Beobachter Flugmeister Meyer die Leitung und deutete seinen über ihm kreisenden Kameraden in den Brandenburg W 29 an, dass er nach Zeebrügge zurückfliegt. Die Staffel setzte daraufhin ihren Flug fort. Urban und Meyer starteten wieder und nahmen Kurs auf Zeebrügge. Nach wenigen Minuten entdeckte Flugmeister Meyer fünf englische Jagdflugzeuge, die in südlicher Richtung in den Wolken verschwanden. Flugobermaat Urban hatte die Sopwith Camels ebenfalls gesehen und im Tiefflug versuchten die beiden sich entlang der holländischen Küste nach Zeebrügge zu mogeln. Urban konnte auf Grund des Ölverlustes nur mit halbem Gas fliegen und ein Luftkampf wäre daher sinnlos gewesen. Plötzlich stiessen aus dem Wolkendunst drei DH 4 auf die W 29 herunter. Die DH 4 der No. 202 Squadron befanden sich auf einem Photographic Reconnaissance Flug, als sie die W 29 entdeckten. Die DH 4 umkreisten die W 29 und versuchten sie auf das offene Meer abzudrängen. Die Beobachter der DH 4 feuerten dabei dauernd auf die W 29 und Flugmeister Meyer wehrte sich mit seinem Parabellum MG so gut es ging. In letzter Konsequenz steuerte Urban jetzt die W 29 in das holländische Hoheitsgebiet. Eine

DH 4 verfolgte ihn dennoch und warf vier Bomben auf die W 29 ab, die aber nicht trafen. Anschließend flogen die DH 4 in westlicher Richtung davon. Nachdem die DH 4 in den Wolken verschwunden waren, nahm Urban wieder Kurs auf Zeebrügge. Aber noch gaben die Piloten der No. 202 Sqd nicht auf, kaum war die W 29 wieder über internationalem Hoheitsgebiet griffen die drei DH 4 die W 29 wieder an. Im Tiefflug feuerten jetzt die Piloten mit ihren MG auf die Brandenburg W 29 und Urban musste erneut nahe an die holländische Küste flüchten. Glücklicherweise verschwanden die DH 4 anschließend mit West-Kurs und Urban steuerte die angeschossene W 29 nach Zeebrügge zurück.

Friedrich Christiansen verlässt Flandern:

Am 18. September 1918 verliess Olt. d. R. Christiansen endgültig die Station See I, eine schwere Grippe hatte ihm in den letzten Tagen gesundheitliche Probleme bereitet. Der Grufsee – Gruppen-Kommandeur der Seeflieger des Marinekorps befahl ihm sich in das Marine-Lazarett nach Wilhelmshaven zu begeben. Auf seinem letzten Flug, im Beobachtersitz der W 29 (2512), entlang der flandrischen Küste begleiten ihn sieben Brandenburg W 29 bis Borkum. Hier wurde Christiansen von einem Torpedoboot abgeholt und nach Wilhelmshaven gebracht. Die Stationsleitung übernahm Lt. z. S. Hermann Kupferberg. Über Christiansens Abschied von See I berichtete Lt. Stormer:

„Mitte September 1918 musste unser Stationsleiter nach Wilhelmshaven in Lazarett. Schon seit Tagen konnte er nicht mehr fliegen, eine schwere Grippe hatte ihn sehr geschwächt. Auf dem Flug nach Borkum begleiteten wir ihn. Entlang der holländischen Küste begegnete uns kein Feindflugzeug und so wurde es ein ruhiger Flug. Als Borkum in Sicht kam lösten wir unsere normale Formation auf und flogen in einer langen Reihe im Tiefflug über die Station. Das direkte Überfliegen einer Station war eigentlich verboten, aber da wir telefonisch angemeldet waren hatten wir von der Flak nichts zu befürchten. In Borkum verabschiedeten wir uns vom Kommandanten. Nachdem die Flugzeuge wieder aufgetankt waren starteten wir wieder. Nocheinmal flogen wir direkt über die Station und wackelten zum Abschied mit den Tragflächen, bevor wir Kurs auf Zeebrügge nahmen.“

In Zeebrügge ging unterdessen der Krieg weiter, die Staffeln flogen jetzt ausschließlich mit den Brandenburg W 29 Aufklärungs- und Jagdflüge. Weiterhin bombardierte die RAF die Mole und am 28.

September 1918 beschloss die Royal Navy zum letzten Mal die Station mit Monitoren, dabei trafen 80 schweren Granaten Zeebrügge. Am 30. September endet das KTB der Station Zeebrügge. Für die letzten Tage der Station See I liegen keine offiziellen Dokumente mehr vor, aber aus den Berichten von Fritz Stormer lassen sich die Ereignisse nachvollziehen. Am 29. September 1918 erhielten alle schwimmenden Einheiten in Flandern den Befehl in die deutsche Häfen zurückzukehren. Lt. Stormer war an diesem Tag bei einem Schulfreund, der auf einem Torpedoboot diente, zu einer kleinen Feier eingeladen:

„Es war ein sehr stürmischer Tag mit starkem Seegang und die Brecher fegten über die Molenmauer. Wir hatten gerade einige Gläser Wein getrunken, als alle Torpedoboots-Offiziere zu ihrem Kommandanten befohlen wurden. Als mein Freund nach kurzer Zeit zurückkam, sagte er mir nur, dass ich sofort von Bord müsse. Alle Boote hätten Befehl sofort auszulaufen. Nachdem die Schiffe ausgelaufen waren machte ich mich auf den Rückweg zu unserem Hotel. Am nächsten Morgen erfuhr ich dann den Grund: Die Stellungen an der Küste müssen zur Frontverkürzung geräumt werden und auch wir müssen zurück. Aber schon am nächsten Tag wurde alles widerrufen, wir sollten in Zeebrügge bleiben. Nur die Station Ostende wurde aufgegeben. Personal und Flugzeuge kamen zu uns. Trotzdem bereiteten wir uns auf einen plötzlichen Abzug vor, alles überflüssige Material und Gepäck verluden wir auf Prahms Richtung Antwerpen. Wir verbrachten noch einige letzte Tage in Zeebrügge, wobei uns der gesamte Bestand der U-Boots-Sonderverpflegung, wie Weine, Schokolade, Cognac, Fleischdosen usw. zur Verfügung stand. Bei unserem endgültigen Abzug verschenkten wir noch grosse Mengen davon an die belgische Zivilbevölkerung.“

Am 14. Oktober 1918 wurde die schon seit geraumer Zeit geplante Räumung der flandrischen Küste vom Kommandeur der Hochseeflotte, Admiral Scheer befohlen. Ab 4.00 Uhr morgens begann die systematische Sprengung der militärischen Anlagen. Die OHL hatte schon im September 1918 den strengen Befehl erlassen, dass nur die militärischen Anlagen zerstört werden durften. Dieser Befehl wurde im Oktober 1918 nochmals schriftlich wiederholt :

„ Ein Hindenburg Befehl vom 19. Oktober 1918

An alle Heeresgruppen der Westfront. Ich verweise nochmals auf die durch mich und den Generalquartiermeister wiederholt gegebene Befehl, dass bei der Räumung besetzten Gebietes

lediglich militärische Zerstörungen ausgeführt werden dürfen, die durch die Kriegshandlungen notwendig sind.

Hindenburg.“

Bis Mitte Oktober war auch in Zeebrügge die Flugstation schon teilweise geräumt. Teile des Personals und 33 Flugzeuge waren schon nach Borkum und Norderney verlegt worden. Auch Christiansen hatte schon in weiser Voraussicht seinem Nachfolger Lt. z. S. Kupferberg befohlen, im Falle einer Räumung nur die militärischen Anlagen zu sprengen. Als gelerntem Seemann war es Christiansen zuwider Hafenanlagen nachhaltig zu zerstören. Die Kräne wurden dann auch mit kleinen Sprengladungen aus den Schienen gehoben, wobei ein Kran über die Molenbrüstung absackte. Des Weiteren wurden im Hafenbecken noch einige deutsche Schiffe versenkt. Aus den unbrauchbaren Flugzeugen wurden die Motoren und MG ausgebaut, die Rümpfe und Flächen blieben dann in den Hallen zurück. Werkzeug und Maschinen verkaufte man teilweise an belgische Handwerker.

Nachhaltige Zerstörungen wurden in Zeebrügge nicht vorgenommen. Nach den Aufräumarbeiten, an denen auch deutsche Kriegsgefangene beteiligt waren, konnte Zeebrügge selbst als ziviler Hafen im Dezember 1918 wieder benutzt werden.

Die deutsche Front wurde ab dem 16. Oktober in Nordflandern nur bis hinter den Fluss Lys zurückgenommen. Diese Verzögerung war notwendig, damit die 80 000 Verwundeten aus verschiedenen Lazaretten abtransportiert werden konnten.¹³¹ Die Städte Ostende wurden am 17. und Brügge am 19. Oktober endgültig geräumt. Auf der Mole in Zeebrügge müssen sich am 18. Oktober 1918 noch Marinetruppen befunden haben, denn an diesem Tag bombardierten die DH 4 der No. 202 Squadron nochmals Zeebrügge. Dabei erhielt die DH 4 (N5997) MG-Treffer und stürzte in das Hafenbecken. Die Besatzung, F/L Coulthard und 2Lt Timmins starben dabei. Ostende war aber schon sicher geräumt, denn an diesem Tag landete Lt Buchanan mit der Sopwith F.1 Camel (D8147) als erster Engländer auf der Promenade der Stadt.

Wie bei allen geschlagenen Armeen auf dem Rückzug begannen auch in Flandern sich Auflösungserscheinungen bemerkbar zu machen. Soldaten kehrten einfach aus dem Urlaub nicht mehr an die Front zurück oder meldeten sich krank. Revolutionäre Matrosen aus Kiel und Wilhelmshaven versuchten auch innerhalb der Fronttruppen den

¹³¹ Hindenburg, Paul von: Aus meinem Leben, Leipzig 1934.

Anstoß zur allgemeinen Erhebung zu geben. Bis zum Waffenstillstand am 11. November 1918 scheint dies aber im Marinekorps nur in wenigen Fällen aufgetreten zu sein. Innerhalb der U-Boot- und Torpedoboot-Flottillen, sowie den Marinefliegern bis zum Waffenstillstand überhaupt nicht.¹³² Nach den Erinnerungen von Fritz Stormer wählten die Mannschaften in den Soldatenrat von Flandern III im ersten Wahlgang den Staffelführer und einige Maate. Obwohl es eine geheime Wahl war, musste die Wahl wiederholt und es durften keine Offiziere in den Soldatenrat gewählt werden.

Nach den Nachhutkämpfen beiderseits der Schelde und den Gefechten vor der Antwerpen – Maas Stellung bis zum 11. November räumte die Marine die noch besetzten belgischen Gebiete und trat ab dem 12. November 1918 den Rückmarsch nach Deutschland an. Bis Ende des Monats 1918 waren die Soldaten des Marinekorps wieder in ihre Stamm-Garnisonen in der Heimat zurückgekehrt. Das Marine-Verordnungsblatt vom 28. Dezember 1918 legte dann den Zeitpunkt der Auflösung des Marinekorps fest. Am 6. Januar 1919 beendete Lt. z. S. Hermann Kupferberg in Wilhelmshaven die Geschichte der Seeflugstation Flandern I/See I mit den Worten:

„Abgeschlossen bei Auflösung des Kommandos.“

Am 1. Februar 1919 wurde auch das Generalkommando des Marinekorps aufgelöst. Aus den ersten Anfängen des Jahres 1914 heraus, mit unzureichend ausgerüsteten Marinesoldaten, hatte sich das Korps defacto zu einer III. Marinestation mit See-, Luft und Landstreitkräften entwickelt. Die Gesamtstärke des Marinekorps im Ersten Weltkrieg betrug annähernd 70 000 Mann.

Zeebrügge after the Great War

Unmittelbar nach dem Rückzug der deutschen Truppen im Oktober 1918 besetzte die belgische Armee die flandrische Küste. Militärmissionen der Entente besichtigten die ehemaligen deutschen Marineeinrichtungen und fertigten Berichte darüber an. In Zeebrügge bauten englische Pioniere Kanonen aus und bargen verschiedene, zurückgelassene Seeflugzeuge. Die Stadt Dünkirchen erhielt einige 38 cm Granaten der Batterie *Pommern* für das Marinemuseum, wo sie noch heute ausgestellt sind. Auch das Interesse der flandrischen Bevölkerung war groß und in den ersten Nachkriegsjahren blühte der Fronttourismus. Viele Städte und Privatleute richteten Museen ein. Die belgische Regierung plante zwar den Großteil der Kriegsbauten als

¹³² Waldeyer-Hartz, Hugo v. in: Was wir vom Weltkrieg nicht wissen, Berlin o.J.

historische Stätten zu erhalten, aber schon Anfang der 1920er nahm das Interesse ab und die Stellungen verfielen zusehends. Im Jahr 1935 befanden sich laut Beschreibung eines Reiseführers nur noch wenige Geschütze in ihren alten Stellungen darunter auch die 15 cm Geschütze am Moleneingang von Zeebrügge.¹³³

Die Mole von Zeebrügge war nach dem Abzug der deutschen Marine noch einige Monate militärisches Sperrgebiet, englische Minenräumboote nutzten den Hafen als Stützpunkt und Transportschiffe brachten die Soldaten der Westfront nach England zurück.¹³⁴

Im Jahr 1925 errichtete die englische Marine ein Denkmal vor der Mole von Zeebrügge zur Erinnerung der Kommandounternehmen. Das Denkmal wurde 1942 von deutschen Truppen entfernt, da es als Orientierungspunkt für die englische Marine dienen konnte. Die Schriftplatten des Denkmals übergab man der Gemeinde. Erst 1983 errichtete man mit diesen Platten ein neues Denkmal am Molenfuß und weihte es im April des gleichen Jahres ein. Das sehr informative Museum am Molenkopf von Zeebrügge schloss erst Ende der 1970er Jahre seine Tore vor dem Umbau der Mole zu einem modernen Hafen, die Ausstellungstücke wurden in Brügge eingelagert.¹³⁵ Bei meinem ersten Besuch in Zeebrügge im Jahr 1970 konnte man die ehemalige Seeflugstation noch erahnen. Die Lagerhäuser, in denen einst die deutschen Seeflugzeuge untergebracht waren standen noch. Als ich im Jahr 1989 mit Adam Wait Zeebrügge besuchte, war von der alten Mole kaum noch etwas zu erkennen. Im Jahr 1980 hatte der radikale Umbau der Mole zu einem modernen Hafen begonnen. Diesem fielen die meisten Gebäude auf der Mole zum Opfer, heute steht nur noch das Palace Hotel, in dem einst die Offiziere untergebracht waren und ein Flugzeugschuppen aus der Anfangszeit der Station an der Straße Lisseweghe – Zeebrügge.

¹³³ Kardel Dr., Harboe: Der Westfront-Führer, Berlin 1935, S. 285 ff.

¹³⁴ American Expeditionary Force, France: Coast Defence of the Belgian coast, February 12, 1919.

¹³⁵ Combs, Rose, Before the Endeavours Fade, London 1994

Colours and markings of the German Zeebrügge-seaplanes

Zu Beginn des Ersten Weltkrieges existierte innerhalb der Marinefliegertruppe weder für die Tarnung der Flugzeuge noch für die Hoheitsabzeichen eine Vorschrift. Die Stationen beließen die Flugzeuge zumeist im vom Werk ausgelieferten Zustand. Natürlich gab es bereits seit 1912 technische Anforderungen für Seeflugzeuge, wie Flugdauer, Steigleistung oder Verhalten bei Seegang, auch der Einbau von Funk-Telegraphie (FT) war schon vorgesehen.¹³⁶ Diese Forderungen wurden in den *Allgemeinen Baubestimmungen für Seeflugzeuge der Kaiserlichen Marine* (General Construction Requirements for the Imperial Navy) schriftlich fixiert und im Zuge der technischen Weiterentwicklung bis 1918 laufend ergänzt.

Die Anforderungen für die Bemalung bezogen sich bis 1914 im Wesentlichen auf den Schutz des Holzes vor Seewassereinfluss. Die Spannschlösser und Beschläge mussten aus rostfreiem Stahl hergestellt oder verzinkt sein. Die Spanndrähte erhielten einen Schutzlack um vor dem Salzwasser geschützt sein. Verwendet wurde Mennige als Rostschutzfarbe, hierzu wurde das rote Bleimennige mit Leinöl oder Terpentinöl vermischt. Nach dem Trocknen behielt die Farbe ihren roten Farbton, auch die Golden Gate Bridge wurde ursprünglich mit Bleimennig gestrichen. Dies verfahren scheint aber schon ab Frühjahr 1915 mit der immer grösser werdenden Produktion von Seeflugzeugen eingestellt worden zu sein.

Die Eisen-Beschläge wurden einfach schwarz lackiert und die Spanndrähte nur noch eingefettet.¹³⁷

Mit zunehmender Bedrohung durch feindliche Flugzeuge, suchten die Besatzungen ihre schweren Seeflugzeuge auf ihren weitreichenden Flügen über See durch Tarnung zu schützen.

Hierzu findet sich in der Akte „Farbgebung Seeflugzeuge“ ein Bericht der Station Zeebrügge. Am 14. August 1915 flogen die FF 29 (201), die AGO Clw (115) und die FF 33e (472) Aufklärung über der Nordsee. Die FF 29 war komplett, bis auf die Schwimmerstreben, mit einem weissen Schutzlack gestrichen:

201 mit „weißen Flächen“

201 flog auf dem Rückweg in Sonnenlee. Das Wetter war wolkenlos bis 1200 m leichter Dunst. Die Maschine wurde

¹³⁶ Die Militärluftfahrt bis zum Beginn des Weltkrieges, Frankfurt 1966, S. 114 ff.

¹³⁷ Allgemeine Bau- und Liefervorschriften, technische Kennzeichnung und Färbung des Flugzeuges.

von 115 überhaupt nicht mehr, von 472, welches in der Mitte flog, nur ab und zu infolge systematischen Absuchens des Horizontes für einen Augenblick gesichtet. Während 201 selbst die anderen Maschinen nie außer Sicht bekam. Von Oben gesehen hoben sich jedoch die weißen Flächen scharf gegen das Meer ab. Es werden Versuche vorgeschlagen die Oberfläche des Rumpfes und des Tragdecks mit einem mittelhellen, grau-grünen glänzenden Anstrich zu versehen. Die unteren und Seitenflächen mit weißem oder weißlich-blauen Anstrich¹³⁸.

In Zeebrügge behalf man sich, indem die Flächenoberseiten mit unregelmässigen Streifen aus dem sogenannten Seekreuzerlack bemalte. Mit diesem glänzenden grau-grünen Lack wurden auch Schiffe der Kaiserlichen Marine angestrichen. Daher war er in der Kaiserlichen Werft, Brügge und den Nachschubdepots in Ostende, Antwerpen und Gent in grossen Mengen vorhanden. Diese Art der Bemalung scheint bis weit in das Jahr 1917 angewandt worden zu sein. Auch im KTB der Torpedostaffel, die 1917 auf der Mole von Zeebrügge stationiert war, findet sich hierzu am 13. Juni 1917 ein Hinweis:

„II. F-Staffel: Tragdecks der Flugboote 1139, 1141 und 1145 mit Schutzfarbe gestrichen.“¹³⁹

Den ersten schriftlichen Hinweis auf eine offizielle Vorschrift zur Tarnung der Seeflugzeuge stammt vom Oktober 1916. Am 26. und 31. Oktober 1916 finden sich im KTB des SVK, Warnemünde, Einträge, dass Versuche mit Schutzanstrichen ausgeführt werden. Auf zwei Flugzeuge trug man unterschiedliche Tarn-Anstriche aus und erprobte die Tarnung in Flügen über der Ostsee. Am 31. Oktober fanden weitere Versuche mit verschiedenen Grössen des Tarnmusters statt, die dann am 4. November 1916 wieder über der Ostsee ausprobiert wurden. Wobei hier auf die Tarnung von Rumpf und Flächen aus der „Sicht von oben“ besonderen Wert gelegt wurde. Am 28. November wird hier die FF 33e (802) als Testflugzeug erwähnt. Schließlich endeten die Untersuchungen in Warnemünde am 19. Dezember 1916:

„ Die Schutzfärbung der Flugzeuge gegen Sicht von oben sind hier vorläufig abgeschlossen. Die Schutzfärbung ist den Vertretern des

¹³⁸ Vgl. Farbgebung Seeflugzeuge, BA Freiburg, RM 110/27.

¹³⁹ Vgl. KTB der II. F-Staffel vom 13. Juni 1917.

RMA bei ihrer letzten Anwesenheit gezeigt worden. Die Farbenproben sind den in Frage kommenden Firmen zugegangen zur Lieferung entsprechend gefärbter Flugzeuge (in erster Linie Einsitzer) zwecks Erprobung auf breiter Basis in der Front.“¹⁴⁰

Der im Januar 1917 dazu erstellte Sonderbericht ist im KTB leider nicht mehr vorhanden. Am 15. Januar kündigte die Konstruktion- und technischen Versuchabteilung des SVK einen Neuentwurf der „Besonderen Bedingungen für Seeflugzeuge“ an. Leider konnte ich bis heute das Schriftstück in keinem Archiv finden, erst die Ergänzung vom 28. März 1917 (B. Xd.3717) zu dieser Vorschrift findet sich in den Tagesbefehlen des Marineflugchefs:¹⁴¹

„Alle von oben sichtbaren Flächen, also die Oberseite beider Tragdecks, des Rumpfes, der Schwimmer, der Dämpfungsfläche und des Höhensteuers erhalten einen Anstrich in drei dunklen Farben, graublau, graubraun und grauviolett in regelmässigen Sechsecks von 15 cm Seitenlänge.

Alle von der Seite sichtbaren Flächen, also Seitenfläche des Rumpfes, der Schwimmer, der Kielflosse und des Seitensteuers sowie sämtliche Stiele und Streben erhalten einen einfarbigen Anstrich in vorstehend genannten graublauen Ton.

Alle Unterseiten erhalten einen hellgrauen Anstrich, der Bespannstoff [von Rumpf und Flächen] behält seine Naturfarbe. Die Färbung des Bespannstoffes wird zweckmässig durch Bemalung vor dem Cellonanstrich bzw. im ersten dünnen Cellonanstrich mit Anilinfarben bewerkstelligt.“

Auf Grund des Zeitrahmens liegt die Vermutung nahe, dass dieser dreifarbige, hexagonale Tarnstoff das Ergebnis der Testreihe des SVK Ende vom Dezember 1916 darstellt. Der Tarnstoff ist dann industriell mit „künstlich-organischen Farben“, den Teerfarbstoffen, hergestellt worden.¹⁴² Ein Patent auf diesen Tarnstoff wurde nicht angemeldet, da es sich ja um eine Erfindung der Marine handelte. Im Gegensatz dazu existieren für die Tarnstoffe der Heeresflugzeuge Patente im Deutschen Patentamt, da diese in Zusammenarbeit von Wissenschaftlern und privaten Firmen entwickelt wurden. Die Bespannung der Rumpler 6B2 (1197) mit blauer Seide diente nicht zur Tarnung, an diesem

¹⁴⁰ BA-Freiburg: RM 110/390-391.

¹⁴¹ Tagesbefehle, 2. April 1916.

¹⁴² Wulf, Heinrich: Farbwarenkunde, Berlin 1950.

Flugzeug wollte das SVK nur die Haltbarkeit zwischen Seide und Leinen in der Praxis testen.

Die Marine-Nummern der Seeflugzeuge wurden mit schwarzer Farbe beidseitig des Rumpfes in ca. 50 cm hohen Zahlen aufgemalt. Diese Nummern wurden schon bei der Bestellung der Flugzeuge den Firmen verbindlich mitgeteilt und in der Fabrik aufgebracht. Auf allen beweglichen oder austauschbaren Teilen der Flugzeuge, wie Ruder oder Schwimmer wurden diese Nummern ebenfalls klein aufgemalt. Am 23. April 1916 wies der Marineflugchef nochmals darauf hin, dass auf den Schwimmern, Ruder und Flächen die entsprechende Marine-Nr. des Flugzeuges in kleinen Zahlen aufzumalen ist. Dies sollte bei Flugzeugverlusten von aufgefundenen Teilen die Identifizierung erleichtern.¹⁴³

Anfang März 1917 mussten alle Propellerhauben mit dem deutlichen Schriftzug:

„Nach jedem längeren Fluge Propellerhaube abnehmen und Nabenschrauben nachsehen“

versehen werden. Anscheinend zogen die Mechaniker die Propeller-Nabenschrauben vereinzelt nach den Flügeln nicht nach.¹⁴⁴ Als Lieferant dieser Aluminium-Propellerhauben ist die Firma Clemens Humann, Leipzig, genannt.

Das „Fahrgestell“ der Seeflugzeuge, die Schwimmer, bedurften natürlich besonderer Pflege. Bei Start- oder Landung der Seeflugzeuge mussten diese Konstruktionen enorme Kräfte aushalten. Die 1912 noch verwendeten Schwimmer mit Segeltuch-Bespannung wichen nach kurzer Zeit ausserordentlich stabilen Holzkonstruktionen. Die Brandenburg W 12 (2008) musste am 30. März 1918 vor Ostende auf einer Wiese landen, dabei nahm das Flugzeug keinen Schaden. Nur die Dichtigkeit der Schwimmer bereitete bis 1917 immer noch Probleme. In die mit Firniss oder „Wasserhell“¹⁴⁵ lackierten Schwimmer drang nach einigen Stunden im Wasser doch Feuchtigkeit ein und die Schwimmer verloren teilweise die Tragfähigkeit. Die Warte auf den Stationen öffneten daher nach jedem Flug die Verschlussklappen der Schwimmer, sodass diese trocknen konnten.

¹⁴³ Tagesbefehle, 23. April 1916.

¹⁴⁴ Vgl. Tagesbefehle, 22. März 1917.

¹⁴⁵ Wasserhell ist ein klarer, durchsichtiger Lack.

Damit die Schwimmer auch bei längerer Liegezeit im Wasser dichtblieben, wies das SVK im August 1917 die Firmen an ihre Schwimmer mit Teerfirnis zu überstreichen:

„ Aussenanstrich von Schwimmern:

Zur Streckung der Farben werden in Zukunft Schwimmer und Fahrgestelle mit Teerfirnis¹⁴⁶ gestrichen. Auf die Sicherheit hat der Anstrich keinen Einfluss.

Ausserdem wird versuchsweise beim SVK nach Reparatur an Schwimmern für den Aussenanstrich der Böden und Seitenwände Teerfirnis verwendet.¹⁴⁷

Teerölfirnis ist eine schwarze, etwas ins braune gehende, lasierende **dünne Flüssigkeit**. Schon seit Oktober 1849 imprägnierten die Rütgerwerke AG, Berlin, Eisenbahnschwellen mit Steinkohleteeröl. Die zur Imprägnierung verschiedener Hölzer weiterentwickelten Firnisse der Rütgerwerke bestanden nur aus leichten Teerölen, ohne Leinölzusatz. Wobei Firnis „D“ eine Stunde, Firnis „SL“ acht Stunden und Firnis „Kr“ mehr als 24 Stunden Trockenzeit benötigen. Bei den Teerfirnissen bildet sich keine Haut, es entsteht nur eine lackartige, glänzende Schicht. Teerfirnisse lieferten auch die Firmen S.H. Cohn, Neukölln, C. Schmidt GmbH, Düsseldorf und C. Tiedemann, Coswig.

Der Anstrich mit Teerfirnis ergab **keine** deckende, schwarze Färbung der Schwimmer. Die schwarz gestrichenen Schwimmer waren mit Bitumen oder Teer deckend gestrichen.

Beide nachträglich aufgebrauchten Anstriche, Teerfarbe und Teerfirnis, konnten sich durch intensive Sonneneinstrahlung lösen. Das SVK hat nach Beschwerden der Stationen hierzu Versuche angestellt.

Daraufhin durften Flugzeuge deren Schwimmer mit Teerfirnis, Teer oder Bitumen gestrichen waren nicht in der Sonne abgestellt werden, da der Anstrich nach kurzer Zeit abtropfte. Hierdurch traten bei den Holzschwimmern Undichtigkeiten auf, die nach erkalten des Anstrich wieder verschwanden. Die Flugzeuge sollten nicht längerer Sonnenbestrahlung ausgesetzt werden ausserdem mussten nach dem Flug die Schwimmerdeckel geöffnet werden, sodass die warme Luft entweichen kann.¹⁴⁸ .

¹⁴⁶ Vgl. Untersuchung verschiedener Firnisse und Anstrichfarben unter Berücksichtigung ihrer rostschützenden Eigenschaft, Maass, Prof. Dr. und Junk, Dr. Chemisch –Technische Reichsanstalt, Berlin (bis 1920 Militärversuchsammt-Chemische Abteilung), Jahresberichte der Chemisch-Technischen Reichsanstalt I-IV, Berlin 1920-1924.

¹⁴⁷ Vgl. Tagesbefehle, 29. August 1917.

¹⁴⁸ Tagesbefehle, 12. August 1918.

Die Firma Schütte-Lanz hatte ein eigenes Imprägnierverfahren ihrer Schwimmer entwickelt. Hierzu wurden die Innenseiten der Schwimmer mit einer „geheimen“ Imprägnierflüssigkeit versehen, die absolut dicht war. Von aussen war die Imprägnierung natürlich nicht erkennbar, und die Warte überstrichen die Schwimmer nochmals mit Firnis. Nachdem beim Marineflugchef Beschwerden über diese angeblich nicht genügend imprägnierten Schwimmer eingegangen waren, versah die Firma Schütte-Lanz ab Juli 1918 ihre Schwimmer mit der eindeutigen Kennung in roter Farbe:

„**S.L.J.**“

Dies bedeutete: Schütte-Lanz-Imprägnierung.¹⁴⁹

Aber die Zeit der Holzschwimmer für Seeflugzeuge ging ab Ende 1917 dem Ende entgegen. Das Metall Dural-Aluminium (AlCuMg) ersetzte im deutschen Flugzeugbau immer mehr den Werkstoff Holz. Die Aera des Dural-Aluminium im Flugzeugbau hatte in Friedrichshafen schon 1914 in der Abteilung Dornier des Zeppelin-Konzernes begonnen. Ab 1916 war die Produktion in Seemoos und Lindau soweit vorangeschritten, dass auch andere Firmen Duralteile angeboten werden konnten. Allein im April 1917 produzierte die ZWL in den Werken in Seemoos und Lindau-Reutin 20 000 Kg Flugzeugteile aus Dural. Vorerst Streben, Seiten- und Höhenruder, sowie Bedienungshebel. Zu den Kunden zählten die Deutschen Flugzeug-Werke in Leipzig, die Rumpler-Werke, der Sablatnig-Flugzeugbau und der Flugzeugbau Friedrichshafen.

Die ersten kompletten Dural-Schwimmer für Seeflugzeuge wurden im Oktober 1917 in Warnemünde an der die FF 49c, Marine Nr. 1603, getestet. Nach anfänglichen Problemen mit der Festigkeit konnten die Schwimmer Mitte Dezember 1917 an eine Frontstation gesendet und dort praktisch erprobt werden.

Im Februar 1918 befanden sich drei verschiedene Schwimmerarten im Fronteinsatz:

- in der herkömmlichen Holzbauweise,
- in der gemischten Bauweise aus Holz mit Aluminiumböden und
- die kompletten Duraluminiumschwimmer.

Aufgrund ihrer langen Erfahrung hatten die Zeppelin-Werke-Lindau praktisch das Monopol in der Aluminium-Bauweise. Firmen wie LFG, Bitterfeld lieferten zwar ab Juni 1918 ebenfalls Aluminium-Schwimmer an die Marine, erreichten aber weder qualitativ noch quantitativ die Produkte der ZWL.

¹⁴⁹ Tagesbefehle, 1. Juli 1918.

Bei Austausch von Holzschwimmern gegen Metallschwimmer musste nur die HFT Anlage des Flugzeuges neu abgestimmt werden. Die Dichtigkeit der Dural-Schwimmer der Zeppelin-Lindau-Werke war ausreichend durch Filzstreifen zwischen den Nietverbindungen gegeben. Keinesfalls durften diese Schwimmer durch schweissen repariert werden, da hier die Festigkeit nicht mehr gewährleistet war. Reparaturen sollten nur durch aufnieten von Blechen mit Flanellichtungen durchgeführt werden. Die Schwimmer durften nur mit dem bedruckten Hexagonalen-Tarnstoff auf der Oberseite beklebt werden. Farbe haftete auf dem glänzenden Duraluminium mit der natürlichen Oxydschicht des Materials kaum.

Damit das technische Personal ausreichend auf die Handhabung der Duraluminium-Schwimmer geschult werden konnte, boten die Zeppelin-Werke-Lindau ab dem 1. April 1918 Reparaturkurse an:

„[...] Vom 1. April dieses Jahres ab werden bei den Zeppelin-Werken in Lindau-Reutin Ausbildungskurse für Reparaturen an Aluminiumschwimmern eingerichtet. Die Kurse dauern 10 Tage und beginnen am 1., 10. und 20. jeden Monats [...].“¹⁵⁰

Auch an den für Seeflugzeuge spezifischen Teilen, wie den Metallbeschlügen der Propellerkanten, änderte sich im Laufe der Kriegsjahre einiges. Während noch zu Kriegsbeginn diese Metallbeschlüge aus Messing bestanden, mussten mit der Materialknappheit von Edelmetallen hier aus Blech ausgewichen werden. Ab dem 27. Januar 1916 erhielten die Metallbeschlüge der Propeller keinen Schutzlack mehr, da dieser sich lt. SVK nicht bewährte.¹⁵¹

Auch ein Propeller der Fa. Wolff, Weidmannslust, dessen Blätter komplett durch ein spezielles Verfahren mit einem dünnen Metall- und Lacküberzug versehen waren, eignete sich nicht. Schon beim Laufen im Stand blätterte der Überzug ab. Bei Berühren der Propellerspitzen mit der Wasseroberfläche löste er sich ganz. Nach Versuchen des SVK in Warnemünde wurde dieser Überzug abgelehnt.¹⁵²

Bei den Kühlern der Flugzeuge griff man auf die erprobten Fabrikate der Firmen Hans Windhoff AG, Norddeutsche Kühlerfabrik GmbH, Teves & Braun und besonders der Süddeutschen Kühlerfabrik zurück. Die größte Erfahrung im Bau von Flugzeugkühlern besaß die Süddeutsche Kühlerfabrik (SKF) in Stuttgart-Feuerbach.

¹⁵⁰ Tagesbefehle, 20. März 1918.

¹⁵¹ Tagesbefehle, 27. Januar 1916.

¹⁵² Tagesbefehle, 18. Februar 1916.

Schon lange vor dem Ersten Weltkrieg hatte die Süddeutsche Kühlerfabrik mit der Entwicklung von Flugzeug-Kühlern begonnen. Der Firmeninhaber, Julius Friedrich Behr, war selbst ein begeisterter Aviatiker. Seine Lamellenkühler wurden u.a. auch in die damals sehr bekannten Tauben-Flugzeuge eingebaut.

Neben den eigentlichen Kühlern stellte die Süddeutsche Kühlerfabrik auch die dazugehörigen Kühlwasser-Anschlüsse an den Motor, die Schlauchbinder, her. In der Vorkriegszeit bezogen auch ausländische Flugzeugfabriken diese Schläuche. Mit Kriegsbeginn durfte natürlich nur an die Deutschen und die Fabriken der Verbündeten geliefert werden. Zu den deutschen Kunden zählte auch die Kaiserlichen Werften in Kiel, Wilhelmshaven und Danzig. Im weiteren Kriegsverlauf mussten auch in der SKF die männlichen durch weibliche Arbeitskräfte ersetzt werden. Ein weiterer Engpass machte sich in der Rohstofflieferung bemerkbar. Die SKF erhielt ab 1916 keine Messing- und Kupferlieferungen mehr. Der Firmenchef Behr musste in der Produktion auf Stahl und Leichtmetall ausweichen. Hierin floss, eine später patentierte Erfindung, der sogenannte Normal-Elementen-Kühler (NEK) ein. Dieser Kühler bestand aus einem Rahmen, in welchem standardisierte Kühlelemente eingesetzt wurden. Dies hatte den Vorteil, dass bei den immer größer werdenden Motorenleistungen auch die Kühlerleistung durch zusätzliche Elemente angepasst werden konnte. Diese patentierten Kühler-Elemente lieferte die SKF auch an die Konkurrenz. Die Kühler aus Stahl und Leichtmetall erhielten auch innen eine schwarze Lackschicht zum Schutz vor Rost.¹⁵³

Die Form der Hoheitsabzeichen veränderte sich im Laufe des Krieges erheblich. Von einfachen schwarzen Balken des Jahres 1914, die sich teilweise über die gesamte, obere Tragfläche zogen, bis zur Einführung des geschwungenen Kreuzes. (like the Iron Cross) Ab dem 30. März 1918 wurde diese Form in ein geradliniges Balkenkreuz geändert mit 15 cm breiten weissen Streifen um das Kreuz.¹⁵⁴ Im Sommer 1918 führte man dann die letzte Form des Kreuzes als Erkennungszeichen ein. Am 19. Juni 1918 bestimmte der Marineflugchef im Tagesbefehl Nr. 112 die Form der Hoheitsabzeichen für Marine und Heeresflugzeuge. Ab diesem Tage mussten alle „breiten Balkenkreuze“ auf Rumpf und Flächen in die letzte gültige „schmale Form“ umgeändert werden.

¹⁵³ 75 Jahre Süddeutsche Kühlerfabrik Julius Friedrich Behr, München 1980.

¹⁵⁴ Tagesbefehle, 5. April 1918.

Meist übermalten die Tapezierer oder Segelmacher die alten Konturen mit grauer Farbe.

Die Flugzeuge der Station Zeebrügge wiesen neben einigen persönlichen Abzeichen keine Staffelmartierung auf. Dies war auch wegen Umgebung der in der die Flugzeuge normalerweise flogen nicht notwendig. Über dem Meer blieben die Staffeln immer eng zusammen und die Staffelgrösse überstieg selten sechs bis sieben Flugzeuge. Auch in einem heftigen Gefecht mit gegnerischen Flugzeugen blieb diese kleine Staffelformation erhalten.

Einige Flugzeuge der Station Zeebrügge aus den Jahren 1915 bis 1916 trugen ein gelbes Rumpfband. Dies ermöglichte den Artilleriebeobachtern an Land die eigenen Flugzeuge zu erkennen. Durch die hochauflösenden Richtoptiken waren die gelben Rumpfbänder auch weit draussen auf See gut zu erkennen.

Das persönliche Abzeichen von Friedrich Christiansen, ein weisses **Karo, schwarz eingefasst** mit schwarzem **C**, entstammt wahrscheinlich von der Reederei Norden-Frisia. Die Rederei betrieb ab 1871 den Schifffahrtsverkehr zwischen den Nordseeinseln Norderney und Juist. Von Norderney aus fuhren die Schiffe von Norden-Frisia auch die Inseln Baltrum, Langeoog und Spiekeroog an. Die Reederei Norden-Frisia war auch an der Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr–Amrum GmbH beteiligt. Von Christiansen Heimatinsel Wyk fuhren deren Schiffe ab 1885 die kleineren Nordseeinseln an. Beide Gesellschaften trugen ihre Initialen in schwarz auf weissem Grund in der Flagge. Wobei die Reederei Norden-Frisia auch ein weisses Karo, schwarz eingefasst mit den schwarzen Initialen der Gesellschaft (A-G. R. N.-F) in der Flagge führte.

Eine Ausnahme, sowohl bei der Bemalung, als auch in der Fertigungsqualität bildeten die Flugboote von Max Oertz. Der Firmeninhaber Oertz hatte schon bei seinen Yachten den höchsten Qualitätsanspruch. Jedes Schiff wurde von ihm während des Baues laufend pedantisch geprüft. Die Rümpfe seiner Flugboote baute man in der Nahtspanntenbauweise, die eine leichte aber sehr stabile Konstruktion ergaben.¹⁵⁵ Die Holzrümpfe wiesen dadurch äusserlich keine Naht, Schäftung oder Nagelköpfe auf. Wie bei den Oertz

¹⁵⁵ Herris, Jack: German Seaplanes of WW I, Oertz ff, Charleston SC, 2015.

Rennyachten wurde alles fein säuberlich glatt verschliffen und abschliessend mit weissem Bootslack lackiert.¹⁵⁶ In Zeebrügge wurde nur ein Flugboot eingesetzt, die Oertz FB 3 (Marine No. 46). Das Flugzeug konnte dank seiner Qualität auch bei schwierigen Wetterbedingungen und hoher See jederzeit eingesetzt werden. Nach der Dienstzeit in Zeebrügge benutzte das SVK das Flugzeug noch am 29. Dezember 1916 in Warnemünde zur Erprobung einer neuen Bootsform.

Auf Grund der Qualität und damit verbundenen hohen Herstellkosten der Oertz-Boote wurden nur wenige Flugzeuge von der Marine angekauft.

¹⁵⁶ Kramer, Klaus: Max Oertz, Schramberg, 2001.

Roster of the personal of Seaplanestation Zeebrügge

Im Laufe von fast vier Jahren in der die Seeflugstation Zeebrügge bestand, gehörten ihr über 400 Männer an. Von den Piloten, Beobachtern, Sanitätspersonal, Meteorologen, Motoren-, Flugzeug und Waffenwarten bis zu den einfachen Matrosen, die Wachdienste ausführten. Eine komplette Aufstellung ist aus den noch vorhandenen Unterlagen nicht mehr möglich. Die Ehrenrangliste der Deutschen Marine von 1930 nennt erst ab dem Rang Fähnrich die ehemaligen Angehörigen der gesamten Marine. Hieraus konnte ich die Offiziere und Offiziersanwärter herausfiltern. Im Kriegstagebuch von Flandern I/See I sind weitere Namen aufgeführt, allerdings fehlt hier schon oftmals der Zu- und Abgang zur Station. Hieraus übernahm ich auch die Dienstgrad-Bezeichnungen. Auch aus der Akte Luftkampfbericht liessen sich zusätzlich Namen ermitteln. In der Nachfolgenden Aufstellung habe ich soweit als möglich die ehemaligen Angehörigen der Seeflugstation aufgeführt. Dabei musste ich mich auf die Zugehörigkeit zur Station beschränken. Die weitere Verwendung der einzelnen Personen konnte, auch aus Platzgründen, hier nicht berücksichtigt werden. Ausnahmen bilden die Gefallenen oder in Kriegsgefangenschaft (POW) geratenen Angehörigen während ihrer Zugehörigkeit zur Station. Beispielhaft habe ich von vier Angehörigen den militärischen Lebenslauf unten angefügt.

Friedrich Christiansen

Mit fünfzehn Jahren begann Friedrich Christiansen als Schiffsjunge seine außergewöhnliche Seefahrtskarriere, in deren Verlauf er auch zum berühmtesten Marineflieger der Kaiserlichen Marine wurde. In den Zwischenkriegsjahren machte er von sich reden, als er mit der Dornier Do X die Welt umflog und im 3. Reich ernannte man Christiansen zum General der Flieger. Gegen Ende des 2. Weltkrieges war er schließlich Oberbefehlshaber einer Armee des Heeres, ohne jemals eine Heeresuniform getragen zu haben. Am 3. Dezember 1972 verstarb Friedrich Christiansen im Alter von 92 Jahren.

Friedrich Christiansen kam am 12. Dezember 1879 auf der nordfriesischen Insel Föhr zur Welt, nach Besuch einer Wyker Bürger- und Privatschule trat er schon mit fünfzehn Jahren als Schiffsjunge bei der Handelsmarine ein. Auf dem Vollschiiff *PARCHIM* absolvierte er seine erste *Grosse Fahrt*. In allen Marinen herrschte seinerzeit ein rauer Ton, aber besonders auf den Segelschiffen waren gegenüber den untersten

Besatzungsangehörigen, wie den Schiffsjungen, Schläge und Fusstritte alltäglich. Nach seiner Lehrzeit auf verschiedenen Schiffen besuchte Christiansen die Hamburger Navigationsschule und bestand im Jahr 1900 das Schiffsoffizier-Examen der Handelsmarine. Seinen Militärdienst leistete Christiansen in den Jahren 1901 bis 1902 als Einjährig-Freiwilliger bei der 1. Torpedo-Boots-Abteilung in Kiel, wo er als Bootsmannsmaat der Reserve ausschied.

Im Jahr 1904 folgte das Examen als *Kapitän auf großer Fahrt* worauf er anschließend als 1. Steuermann und Kapitän auf verschiedenen Schiffen die Weltmeere befuhr. Friedrich Christiansen hatte aber auch ein starkes Interesse an der Technik. So erwarb er bereits im Jahre 1913 den Automobil-Führerschein. Wegweisend für seinen weiteren Lebensweg sollte die Bekanntschaft mit Karl Caspar werden. Dieser betrieb in Hamburg Fuhlsbüttel die „Hanseatischen Flugzeugwerke Caspar“, aus der später die Hansa- und Brandenburgischen Flugzeugwerke in Brandenburg hervorgingen. Im Frühjahr 1914 lernte Friedrich Christiansen als Schüler des bekannten Flugpioniers Wilhelm Krumm auf einer Gotha-Hansa-Taube das Fliegen und erwarb am 27. März 1914 den Pilotenschein mit der FAI Nr. 707. Auch später blieb Christiansen mit Caspar verbunden und beriet die Hansa- und Brandenburgischen Flugzeugwerke bei der Entwicklung von Seeflugzeugen. Auch bei der W 29, die von Dipl. Ing. Hanns Klemm entworfen wurde, hat Christiansen massgeblich als Marineflieger seine Erfahrungen eingebracht.

Bei Kriegsausbruch im August 1914 meldete sich Christiansen, inzwischen fünfunddreißigjähriger Bootsmannsmaat d. R., als Freiwilliger bei der I. Torpedo-Division in Kiel-Wik. Hier traf er auf viele hundert Freiwillige und da die aktiven Einheiten der Marine, wie die schwimmenden Einheiten, Marine-Artillerie oder Marine-Infanterie mit Personal schon aufgefüllt waren verblieben die Reservisten vorerst in den Kasernen. Erst als Ende August 1914 die Marine-Division Flandern aufgestellt wurde kamen auch die Reservisten zum Fronteinsatz. Der als Flieger ausgebildete Bootsmannsmaat d. R. Friedrich Christiansen wurde allerdings gleich zur Seeflugstation List versetzt. Obwohl zu diesem Zeitpunkt in der Marine nicht nur Flugzeuge, sondern auch Piloten kaum vorhanden waren, erlaubte man Christiansen hier nicht zu fliegen. Stattdessen musste er technischen Dienst

leisten, d.h. die Flugzeuge warten und für die Offiziersflieger bereitstellen. Christiansen selber beschreibt die Situation seinem Bruder Carl in einem Brief:

„ [...] nur von Fern durfte ich die blitzblanken Vögel betrachten. Die Seeflieger sind eben alles Offiziere und nehmen bis jetzt eine gewisse Monopolstellung ein. Dabei sind es alles ganz junge, unerfahrene Leute [...]

Christiansen hatte neben seiner fortgeschrittenen fliegerischen Ausbildung auch sehr grosse nautische Kenntnisse, die ihn zu Flügen über der offenen See befähigten. Allerdings standen dem die zu Anfang des Krieges noch überall vorherrschenden Dienstgradunterschiede entgegen. Der preussische Offizier nahm oftmals für sich in Anspruch alles zu können, während die unteren Ränge, wie Maate oder Mannschaften, von den Offizieren lernen sollten. Dieser Dünkel führte auch zum Verlust des Sopwith Batboates im Jahr 1914. Der Maat Wilhelm Hillmann, FAI Lizenz 559 im Oktober 1913, beherrschte das schwer zu fliegende Flugboot. Als er einen Offizier auf das Batboat einweisen wollte, lehnte dieser ab mit den Worten er könne fliegen und brauche keine Einweisung von einem Maat. Das Ergebnis dieses Fluges war ein Totalbruch und ein schwer verletzter Offizier.¹⁵⁷ Erst mit zunehmender Kriegsdauer trat hier bei den Frontverbänden von Heer und Marine ein Sinneswandel ein. Auch Friedrich Christiansen beendete als Stationsleiter von Zeebrügge sofort diese sinnlose und überholte Tradition. Bei ihm zählte ausschließlich das Können, gleich ob Mannschaft, Unteroffizier oder Offizier. So wurde er vom fliegenden Personal nur Krischan, Abkürzung von Christiansen, gerufen. Auch für antisemitische Tendenzen gibt es keinen Hinweis. Die Marineflieger jüdischen Glaubens, wie Flugobermaat Rund, wurden weder bevorzugt noch benachteiligt.

Ende des Jahres 1914 war Friedrich Christiansen wieder nach Kiel versetzt worden. Vergeblich hatte er durch Versetzungsanträge versucht auf eine Frontstation in der Nordsee zu kommen, aber erst durch die Fürsprache von Prinz Heinrich von Preussen, der Christiansen durch seine Schauflüge aus der Vorkriegszeit kannte, wurde Christiansen im Januar 1915 zur neu gegründeten Seeflugstation Zeebrügge versetzt.

¹⁵⁷ Interview des Verfassers mit Wilhelm Hillmann in Bremen 1982.

Hier blieb er bis zum Kriegsende stationiert und während dieser Zeit stieg er aus dem Unteroffiziersstand bis zum hochdekorierten Kapitänleutnant auf. Allerdings zogen sich Christiansens Beförderungen in die Länge, im Laufe des Jahres 1915 wurde er zunächst Vizeflugmeister, was dem Vize-Feldwebel beim Heer entsprach. Da bei den Marinebehörden zunächst eine Beförderung von Vizeflugmeistern zum Leutnant zur See nicht vorgesehen war, befahl der Kommandierende Admiral des Marinekorps Ludwig von Schröder Christiansen zum Offizier zu befördern. Damit war er zum Leutnant d. R. der Matrosenartillerie (MA) avanciert und im folgenden Jahr folgte die Beförderung zum Oberleutnant. Am 27. September 1918 wurde Friedrich Christiansen aufgrund seiner fliegerischen Führungsqualitäten und seiner immer wieder bewiesenen persönlichen Tapferkeit zum Kapitänleutnant d. R. der Matrosenartillerie befördert. Christiansen entwickelte sich zum grossen Flieger und Taktiker des Marineflugwesens. Seine Langstrecken-Aufklärungsflüge über das ihm wohlbekanntes englisch-französische Seegebiet brachten ihm bald Anerkennung bei den höchsten Stellen des Marinekorps ein. Auch die von ihm entwickelten Luftkampfaktiken erwiesen sich als wegweisend für die Seefliegerei.

Am 11. Dezember 1917 wurde Friedrich Christiansen der Pour le merite vom Kaiser verliehen. Zu diesem Zeitpunkt hatte er bereits 440 Feindflüge mit 1164 Flugstunden hinter sich und galt als "*der beste und erfolgreichste deutsche Seeflugzeugführer*", wie es im Verleihungsvorschlag hieß. Des Weiteren wurde auch erwähnt, dass er eine "*erhebliche Anzahl von Luftsiegen*" (21 Luftsiege) errungen, "*viele feindliche Schiffe und Dover mit Bomben angegriffen*" hatte. Ebenso die Rettung eigener und feindlicher Soldaten. Hierfür wurde ihm auch die Rettungsmedaille am Bande verliehen.

Nach Kriegsende schloss sich Kapitänleutnant Christiansen zunächst der Marinebrigade Löwenfeld an. Nach seiner Entlassung aus dem Marinedienst am 21. Januar 1920 flog er als Erkundungsflieger für Fischdampfer wobei er Heringsschwärme aus der Luft aufspürte und deren Position an die Fischer weitergab. Von 1924 bis 1930 fuhr Christiansen wieder bei der Hamburg-Amerikanischen Paketdampfschiffahrt AG (HAPAG) als Kapitän auf der *RIO BRAVO* zur See. Im Jahr 1930 folgte er dann einem Angebot der Dornier Werke als

Kapitän das Kommando über das Flugschiff Do-X zu übernehmen. Ausschlaggebend hierfür waren sicher seine grossen maritimen, nautischen und klimatischen Kenntnisse. Mit dem zwölfmotorigen Flugschiff Do-X überquerte er zweimal den Atlantik nach Nord- und Südamerika. Durch diese Atlantikflüge wurde er weltbekannt und erhielt offizielle Ehrungen, auch durch den Reichspräsidenten Generalfeldmarschall von Hindenburg.

Die Führung des Dritten Reiches wollte auf die bekannte Persönlichkeit des Friedrich Christiansen nicht verzichten. Anfang März 1933 trat Christiansen als Ministerialrat in das Reichskommissariat für Luftfahrt, ab 27. April 1933 Reichsluftfahrtministerium (RLM), ein. Dort übernahm er das *Amt für Ausbildung und Sport*, dem wiederum die Fliegerschulen unterstanden.

Als am 26. Februar 1935 die Luftwaffe offiziell als dritter Wehrmachtteil gegründet wurde erhielt Christiansen den Rang eines Obersten der Luftwaffe. Nach der Beförderung von Friedrich Christiansen am 1. Dezember 1935 zum Generalmajor bekleidete er das *Amt des Kommandeur und Inspekteur der Fliegerschulen*. 1937 wurde er von Hitler zum Korpsführer des Nationalsozialistischen Fliegerkorps (NSFK) ernannt und ihm unterstand der gesamte zivile, vor- und nachmilitärische Flugsport. Weitere Beförderungen folgten, am 1. Juli 1937 zum Generalleutnant und am 20. April 1938 General der Flieger.

Im Zweiten Weltkrieg wurde der General Christiansen am 1. Juni 1940 zum *Wehrmachtbefehlshaber in den besetzten Niederlanden* ernannt. Dieses Amt behielt er bis zum 7. April 1945. Während seiner Amtszeit kam es zu vielen Problemen mit der politischen Führung (NSDAP), die in Holland durch den Österreicher Dr. Arthur Seyß-Inquart als Reichskommissar repräsentiert wurde. Nach Partisanenangriffen der holländischen Widerstandsbewegung auf die deutsche Wehrmacht befahl Christiansen am 2. Oktober 1944 das Dorf Putten niederzubrennen und die erwachsenen Männer des Dorfes ins KZ Neuengamme zu deportieren. Von den 611 deportierten Männern überlebten nur 49 die Haft. Nach Kriegsende wurde Friedrich Christiansen von den Alliierten verhaftet und im Januar 1946 als Gefangener nach Den Haag gebracht. Im August 1948 verurteilte ihn ein Sondergericht in Arnheim zu zwölf Jahren Gefängnis. Im Dezember 1951 wurde ihm auf dem Gnadenweg

der Rest der Strafe erlassen und der 72 jährige Friedrich Christiansen kehrte nach Deutschland zurück. Völlig zurückgezogen lebte er in Aukrug-Innien, wo er am 3. Dezember 1972 im Alter von 92 Jahren verstarb.

Unter der Überschrift „*Idyllischer Rundflug mit Kriegsverbrecher*“ berichtet der TV-Sender NDR am 30. Januar 2014 auf seiner Internetseite über ein Netz-Projekt auf dem über 1000 Filme aus dem Ersten Weltkrieg online gesehen werden können. Der Film „Im Flugzeug über Travemünde“ zeigt Friedrich Christiansen nach dem Krieg, als er in einer zivilen FF über Travemünde fliegt. Die Verfasserin des Berichts wundert sich, dass Christiansen im Sommer 1919 bei offiziellen Filmaufnahmen den „*Pour le merite*“ trägt. *„Dies dürfte ein Hinweis sein, dass die Schrecken des 1. Weltkrieges bei ihm kein Umdenken oder Reue ausgelöst hätten. Auf Christiansens Befehl hin, wurden zahlreiche Flugzeuge und ein Luftschiff abgeschossen.“*¹⁵⁸ Der Bericht zeigt, wie wenig geschichtliches Wissen heute in Deutschland vorhanden ist. Zweifellos wurde Friedrich Christiansen 1948 zu Recht als Kriegsverbrecher verurteilt. Aber bis 1945 war es auch in Deutschland üblich bei offiziellen Veranstaltungen die erworbenen Auszeichnungen zu tragen.

¹⁵⁸ NDR.de, *Idyllischer Rundflug mit Kriegsverbrecher*, vom 30. Januar 2014.

Erich Kästner

Erich Kästner wurde am 19. September 1884 in Halberstadt/Harz geboren. Nach seiner Grundschulzeit begann er mit 14 Jahren eine Lehre als Maschinenmechaniker für Dampf- und Mechanische Maschinen. Den Militärdienst absolvierte Kästner bei der Marine in Kiel. Seiner Technik- und Flugbegeisterung folgend nahm er 1912 eine Stelle bei den Deutschen-Flugzeug-Werken (DFW) in Leipzig-Lindenthal an. Hier erwarb er am 23. Februar 1914 auf einem DFW Doppeldecker seine Fluglizenz (FAI. Nr. 681). Ende Juli 1914 muss Kästner wieder in den Dienst der Marine zurückgekehrt sein. Während des Warnemünder Ostseeflugwettbewerb, der am 1. August 1914 beginnen sollte, flog er unter anderem die Brandenburg W, Marine Nr.71.

Im August 1914 wurde Kästner zu der im Aufbau befindlichen Seeflugstation List/Sylt versetzt. Im folgenden Jahr tat er dann auf der Frontstation Borkum Dienst, wo Kästner am 14. April 1915 das Seefliegerabzeichen verliehen bekam. In Borkum wurde Erich Kästner am 1. September 1915 zum Maschinenmaat/Flugmeister befördert. Kurz vor seiner Versetzung nach Zeebrügge erfolgte am 1. Oktober 1916 die Beförderung zum Oberflugmeister d. S. II. Vom 30. November 1916 gehörte Kästner der Station in Zeebrügge an, bis er am 20. Juni 1917 formell wieder zur II. Seefliegerabteilung überwiesen wurde. Am 21. Juni begann er seinen Dienst bei der Seeflugstation See II in Ostende. Hier wird er erstmals am 27. Juni 1917 im KTB erwähnt, Kästner unternahm hier in der Rumpler 6B1, Marine-Nr. 1038 einen Jagdflug im Seegebiet Ostende.

Am 18. November 1917 wurde Oberflugmeister Kästner mit seinem Beobachter Lt. d. R. Block in der Brandenburg W 12 (1013) vor Dünkirchen von fünf englischen Sopwith Camels der Seaplane-Defence-Squadron¹⁵⁹ angegriffen. Während die Begleitflugzeuge Brandenburg W 12 Nr. 1012 und 1015 in diesem Luftkampf nur wenige Treffer erhielten, wurde Kästner Flugzeug stark beschossen und er selbst durch einen Schuss am rechten Unterschenkel verletzt. Zur Wiederherstellung der Gesundheit musste Kästner vorübergehend in Kriegs-Lazarett I in Brügge eingewiesen werden.

Am 3. April 1918 überführte Kästner die Brandenburg W 12 (2026) nach Ostende. Unklar ist, ob Kästner zu diesem Zeitpunkt wieder der II. Seefliegerabteilung angehörte. Am 8. Juni 1918 wurde er dann als Ausbilder zur Seekampf-Einsitzerschule Putzig versetzt.

¹⁵⁹ RNAS Communique No.10, November 18th 1918.

An Auszeichnungen erhielt Oberflugmeister Erich Kästner, neben dem Seefliegerabzeichen, am 16. Mai 1915 das EK II, am 16. Mai 1916 das EK I, sowie die Preußische Militärverdienstmedaille.

Am 2. Juni 1925 verstarb Erich Kästner infolge Lymphdrüsenkrebs in Potsdam. Seine Witwe Margarete Kästner, versuchte vergeblich von der Weimarer Republik eine Hinterbliebenenrente zu erhalten. Aber Kästners früher Tod wurde nicht als eine direkte Kriegsfolge anerkannt und der Antrag daher abgelehnt.

Fritz Stormer

Der am 24. Juli 1897 geborenen Fritz Stormer meldete sich im Mai 1915 nach seinem Abitur beim I. Seebataillon in Kiel als Kriegsfreiwilliger. Hier wurde er infanteristisch ausgebildet und im Oktober 1915 zum Marine-Infanterie-Regiment 2 nach Flandern versetzt. Hier erlebte Stormer im Bereich des Marinekorps den Stellungskrieg an der Land- und Seefront mit. Am 19. Mai 1916 wurde das Regiment nach harten Kämpfen und schweren Verlusten zur Auffrischung in den Küstenschutz im Ostabschnitt des Marinekorps verlegt. Hier wurde Fritz Stormer zum Reserve-Offiziers-Anwärter ernannt und im September 1916 zum Offiziers-Kurs nach Munster-Lager geschickt. Diese frühe Beförderung zum Offiziersanwärter sprechen für seine außergewöhnlichen, soldatischen Fähigkeiten. (In Sturmunternehmungen in die feindlichen Gräben an der Yserfront muss sich Fritz sehr bewährt haben. Er selbst hat sich in der Tradition des preußischen Soldaten persönlich nie hervorgehoben und mir gegenüber die Sturmunternehmen und die Kämpfe an der Yserfront, insbesondere mit den Zuaven, nur beiläufig erwähnt.

Nach dem viermonatigen Offizierskurs, bei dem nur die Hälfte die Eignung zum Offizier erhielten, kehrte Fritz Stormer als Vize-Feldwebel zu seinem Regiment nach Flandern zurück. Noch während des Offizierskurses hatte er durch einen Verwandten Kontakt mit der Fliegertruppe bekommen und sofort ein Versetzungsgesuch geschrieben. Dieses wurde von seinem Stammregiment aber abgelehnt, da sie ihre bewährten Soldaten nicht verlieren wollten. Erst als das Reichs-Marine-Amt die Order herausgab, dass alle Versetzungsgesuche zur Fliegertruppe bei gesundheitlicher Eignung zu bewilligen seien, erhielt Stormer im Januar 1917 die Versetzung zu den Marinefliegern. Obwohl er gerne Flugzeugführer geworden wäre, benötigte die Marine zu diesem Zeitpunkt dringend Beobachter. In der Marine konnten auch Mannschaften und Unteroffiziere, sofern sie nautische Kenntnisse hatten, Beobachter werden. In Wilhelmshaven bei der II. SFA absolvierte er seinen ersten Beobachterkurs, bei dem Motorenkunde, FT-Wesen und Nautik gelehrt wurden. Daran anschliessend erfolgte auf der Beobachterschule der FEA 1 in Altenburg die praktische Ausbildung wo in Überlandflügen bestimmte Ziele angefliegen und photographiert werden mussten. Nach Fritz Stormers Erinnerungen war dies in den B-Typen oftmals sehr abenteuerlich. Mit der 50 cm Kamera musste man dabei aus dem Beobachtersitz herausklettern, sich an einer Strebe festhalten um dann senkrechte Aufnahmen machen zu können.

Abschließend erfolgte noch ein Kurs auf der Beobachter- und Bombenschule in Wiek auf Rügen. Hier lernten die zukünftigen Beobachter Bombenwurf, Schleppen auf See und navigieren über See mit Zirkel, Dreieck und Abdrift-Messer (Besteck nehmen). Beendet wurde der Kurs mit einer einwöchigen Fahrt auf einem Dampfer, indem die Beobachter auch zu richtigen Seeleuten gemacht wurden. Nach Beendigung dieses Kurses erhielt die Beobachter ihre Versetzung auf die Frontstationen. Fritz Stormer wurde vorübergehend auf die Seeflugstation Warnemünde versetzt, hatte sich aber für eine Station in der Türkei beworben. Diese war schon bewilligt, als seine Versetzung im November 1917 nach Zeebrügge geändert wurde. In Zeebrügge wurde Stormer der II. C-Staffel, geführt von Lt. Becht als Bildoffizier zugeteilt. Seine Beförderung zum Offizier dauerte aber bis Januar 1918. Nachdem er sein Stamm-Regiment, das Marine-Infanterie-Regiment 2, verlassen hatte, wurde seine Offiziersstelle im Etat des Regiments anderweitig besetzt. In Zeebrügge wurden Beförderungen als unwichtig angesehen und erst Ende 1917 fiel auf, dass er immer noch Vize-Feldwebel d. R. MJ war. Danach ging es sehr schnell mit seiner Beförderung zum Leutnant d. R. MJ. Bis zur Räumung der Station im Oktober 1918 diente Fritz Stormer ununterbrochen als Beobachter, erst nachdem endgültigen Räumungsbefehl der flandrischen Küste erhielt er seine Versetzung zur III. Marine-Feldflieger-Abteilung. Mit dieser Abteilung kehrte er nach dem Waffenstillstand nach Deutschland zurück. In Berlin erhielt er am 23. November 1918 von der Landfliegerabteilung-Johannisthal¹⁶⁰ einen vorläufigen Urlaubsschein. Die vorläufige Entlassung Fritz Stormers aus der Marine erfolgte am 9. Januar 1919 bei seiner Stammformation, der II. Seeflieger-Abteilung in Wilhelmshaven. Offiziell trat Stormer am 21. Januar 1920 aus der Kaiserlichen Marine aus.

¹⁶⁰ Die Landfliegerabteilung-Johannisthal wurde ab dem 10. November 1918 offiziell von den revolutionären Obermaat Paul Wieczorek und dem Matrosen Fritz Radtke geführt. Diese waren bestrebt alle Offiziere weit möglichst vom dem Dienstbetrieb fernzuhalten.

Louis Gräfe

Karl Louis Wilhelm Gräfe wurde am 15. Juli 1899 in Witten an der Ruhr geboren. Nach den üblichen vier Jahren auf der Volksschule wechselte er ab der 5. Klasse auf das Realgymnasium. Im Zuge der allgemeinen Kriegsbegeisterung der Jugend meldete sich Louis Gräfe im Alter von 16 Jahren freiwillig zur Marine, um ebenfalls für *Kaiser und Vaterland* zu kämpfen. Am 9. Juni 1915 trat er seinen Dienst bei der II. Matrosen-Artillerie-Abteilung in Wilhelmshaven als „Einjähriger Freiwilliger“ an. In Wilhelmshaven wurde Louis Gräfe sechs Monate als Artillerist ausgebildet und Ende 1915 zum I. Matrosen-Artillerie-Regiment nach Flandern versetzt. Schon am 10. Juni 1916 wurde er hier zum Obermatrosen MA befördert. Während des Dienstes in den flandrischen Dünen sah er täglich die Seeflieger entlang der Küste und in Richtung England fliegen. Dies muss seine Begeisterung für die Seefliegerei geweckt haben und Gräfe meldete sich zum Flugdienst. Nach der fliegerischen Untersuchung im Februar 1917 bestätigte ihm Oberleutnant Dettmann die Flugtauglichkeit. Am 14. März 1917 begann die Ausbildung des Obermatrosen Gräfe und schon am 15. April 1917 startete er auf einer FF 29 zu seinem ersten Alleinflug. Im Juli 1917 absolvierte Gräfe seine weiteren Flugprüfungen in Wilhelmshaven und auf dem Seeflugstützpunkt Köslin. Nach den erfolgreichen Prüfungen beendete Obermatrose Gräfe am 23. August 1917 seine Ausbildung und diente kurzzeitig auf der Station Helgoland bis er am 28. September 1917 nach Zeebrügge versetzt wurde. Die ersten Flüge dienten der U-Bootsuche und Aufklärung, wobei ihn Leutnant d. R. Holm als Beobachter begleitete. Holm war im Juli 1917 nach Flandern versetzt worden und sollte sich auf der Station See I mit der Front vertraut machen, bevor er im Oktober zu den Landfliegern wechselte. Die Zusammenstellung der Besatzung Holm und Gräfe, beide noch unerfahrene Frontflieger in Flandern spricht für die aussergewöhnlichen fliegerischen Fähigkeiten des Oberflugmatrosen Gräfe.

Ab dem 14. Oktober 1917 bildeten dann die Oberflugmatrosen Gräfe und Flechtmann eine „Fliegerehe“. Bis Ende Oktober begleiteten Gräfe und Flechtmann die Kampfstaffeln auf FF 33 und FF 49 bevor sie eine Brandenburg W 12 zugeteilt bekamen. Auf Grund seiner sehr guten fliegerischen Leistungen wurde Louis Gräfe schon nach zwei Monaten auf der Station Zeebrügge am 1. November 1917 zum Flugmaat befördert. Das Eiserne Kreuz II. Klasse und das Seeflieger-Abzeichen wurden Gräfe im Januar 1918 verliehen. Ende Juli 1918 wurde die eingespielte Besatzung Gräfe/Flechtmann an See II überwiesen, wo sie eine neue Brandenburg W 29 (2526) zugeteilt bekamen. Bis

Oktober 1918 gehörte der Flugmaat Gräfe der Station in Ostende an und absolvierte hier in der IV. C-Staffel über 50 Frontflüge. Hier erhielt er auch das EK I verliehen, das ihm aber erst am 16. Mai 1924 offiziell in seinem Soldbuch bestätigt werden konnte. Durch die Räumung der flandrischen Küste ab Mitte Oktober 1918 wurden Beförderungen und Ordensverleihungen oftmals nicht mehr mitgeteilt und die Betroffenen erhielten erst nach dem Krieg davon Kenntniss. In der Weimarer Republik gab es keinen Ordenskanzler, daher durften nur Orden und Ehrenzeichen die im Krieg erworben worden waren bestätigt werden.

Am 4. Dezember 1918 wurde Flugmaat Louis Gräfe offiziell aus der Marine entlassen. Nach seiner Entlassung nahm Louis Gräfe die durch den Kriegseinsatz unterbrochene Schulzeit wieder auf und legte im Jahr 1920 das Abitur ab. Nach einer praktischen Ausbildung in verschiedenen Maschinenfabriken begann er dann 1922 mit dem Studium an der Technischen Hochschule in Darmstadt mit dem Studium des Maschinenbaus.

Gefolgt von einem Studium an der Universität in Frankfurt am Main in Volks- und Betriebswirtschaftslehre, das Louis Gräfe zum Ende des Semesters 1926 mit der Doktorprüfung abschloss.

Mit dem Beginn der zivilen Luftfahrt in Deutschland zog es Louis Gräfe dann doch wieder zur Luftfahrt. Von 1927 bis 1932 war er Flughafenleiter der Deutschen Lufthansa AG im In- und Ausland.

Darunter auf den Flugplätzen Staaken, den Seeflugplatz Danzig und bei der Flugleitung in Sofia in Bulgarien. Noch vor der Machtübernahme der NSDAP und dem Beginn des 3. Reiches im Jahr 1933 begannen auch in der staatlichen Lufthansa AG viele Parteimitglieder leitende Stellen zu übernehmen. Schon zu diesem Zeitpunkt kam Louis Gräfe kam mit den Parteimitgliedern der NSDAP in Konflikt. Schließlich verliess er Ende 1932 die Deutsche Lufthansa AG und gründete in Berlin einen Buchverlag für

Organisationsschriften. Von 1933 bis 1944 führte er den Verlag als Geschäftsführer des Verlages Gräfe und Naujok in Berlin. Im Jahr 1944 wurde Louis Gräfe dann zur Wehrmacht eingezogen und musste abermals an die Front. Bei Padua in Italien geriet er am 28. April 1945 in amerikanische Gefangenschaft, aus der er im Januar 1947 entlassen wurde. Während der Berliner Luftbrücke kam Louis Gräfe nochmals mit der Luftfahrt in Kontakt. Von 1948 bis 1949 transportierte er als Kraftfahrer die angelieferten Güter von den Flugplätzen in die hungernde Stadt Berlin. Ab 1950 nahm er dann in der neuen Bundesrepublik endgültig sein neues ziviles Leben auf.

Appendix3_FlandernI_Personal_Anhang1

Airplane-list of Zeebrügge

Die Zeebrügge zugeteilten Flugzeuge wurden aus dem KTB, den Tagesbefehlen, den Akten des SVK Warnemünde, sowie der Akte Luftkampfberichte ermittelt. Zu beachten ist hier, dass die Zuteilungsdaten aus den Tagesbefehlen nicht dem Eintreffen auf der Station entsprechen. Durch die Abnahme der Flugzeuge in Warnemünde, Wilhelmshaven und direkt bei den Firmen, sowie dem Eisenbahntransport konnten einige Tage dazwischen liegen. In den Tagesbefehlen ist oftmals als Bestimmungsort der Flugzeuge auch nur KOFL Marinekorps angegeben. Eine explizite Zuteilung zur Station ist oftmals nicht gegeben, wurde aber soweit als möglich anhand der KTB der T-Staffeln, den Küstenfliegern und der Seeflugstation Ostende berücksichtigt. Deleted bedeutet, dass das Flugzeug aus der offiziellen Bestandsliste der Marine gestrichen worden ist.

see: Appendix2__FlandernI_Flzg_Anhang2

Organisation des Luftfahrwesen beim Marinekorps¹⁶¹
see: Appendix4_Organisation_Marinekorps_Flieger

¹⁶¹ Tagesbefehle, 9. November 1917.

Main Sources:

Bundesarchiv – Militärarchiv Freiburg, Aktenbestand RM110 ff und RM112 ff.

Fortnightly summary of operations, Royal Naval Air Service
Dunkerques 1 January 1917 – 31 March 1918.

Kriegsführung von belgisch-französischen Küste, November 1916 –
Juli 1917, Band 6 (NARA)

Royal Air Force, No. 5 Group, Dover Patrol. Fortenightly Summary –
1st. April 1917 – 31st October 1918.

Ray Sturtivant & Gordon Page: Royal Navy Aircraft Serials and Units,
Tonbridge 1992.

Nachlass Karl Koob (Flugzeugmatrose Flandern I)

Nachlass Louis Gräfe (Familie Setzermann)

Erinnerungen von Dr. Fritz Stormer (Bildoffizier Flandern I)

US National Archives and Records Administration (NARA),
Washington

Ehrenrangliste der deutschen Kaiserlichen Marine, Stoelzel, Berlin
1930

Akten des RMA 1917 –1919, Sammlung Terry Phillips

Farbzeichnungen: Bob Pearson

Cover picture: ????????

Colour Profiles:

FF 29 Marine Nr. 201

The Flugzeugbau Friedrichshafen, No. 201, was painted complete in „**white**“.
The colour seems in a medium glossy.

Only the struts of floats were painted in an **dark-gray** colour.

The streamers on lower wings usually in **red**.

In later stages the FF 201 has **gray-green** (Seekreuzerlack) squirrels on top deck of top-wing.

Note: **No** Iron Crosses on fuselage.

Bleriot XI S.96

The Bleriot XI S.96, named “Muckchen” on rudder:

S 96

Muckchen

On top and bottom of the Flächen were painted white squares mit Eiserne Kreuze

In hand-made.

Rumpler 6B1 Marine-Nr. 751

The Rumpler 6B1 left the factory in original plain, nearly white finish.
In Zeebrügge **gray-green** (Seekreuzerlack) squirrels were added,
handpainted.

The plain, white finish of the Rumpler dunkelte durch die Witterung grau nach.

From Book: German Seaplanes of WW I
Sablatnig, KW, Lübeck-Travemünde-

Sablatnig SF2 #580, page 20

Sablatnig SF5 #968, page 35

From book: Hansa Brandenburg Vol. 2

Brandenburg W12 #1184, page 126

Brandenburg W12 #1410, page 181
Evtl. Wappen aus Küstrin

From book: Hansa Brandenburg Vol. 3

Brandenburg W29 #2512, page 23

Photos:

Frontcover:

Colour picture from: Jim Miller

Photo001: 001_Seaplane_Naval_Badge

Photo002: 002_Seaplane_Observer_badge

Inside page:

Photo003: Hansa Brandenburg W 12, Marine Nr. 1395 auf der Mole in Zeebrügge.

Photo004: Verschiedene Flugzeugbau Friedrichshafen 33 Typen Anfang des Jahres 1917 auf der Mole. Zum Transport von den Flugzeughallen zu den Kränen wurden die Flugzeuge auf Transportwaggons verladen. (NARA)

Photo - From the Marine-Division to Marinekorps Flandern

Photo 201: Deutsche Truppen lagern im September 1914 vor Ypern.

Photo 202: Übersichtskarte der Westfront vom September 1914, die den deutschen Vormarsch und die Bedeutung der Kanalhäfen Calais und Boulogne für den weiteren Kriegsverlauf zeigt.

Photo 203: Die Frontlinie an der Yser bei Nieuport. Die deutschen Stellungen auf der linken Bildseite liegen unter heftigem Artilleriefeuer. Vom 17. Oktober 1914 bis zur Räumung der Flandernfront 1918 blieb hier die Front fast unverändert.

Photo 204: Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes Grossadmiral Alfred von Tirpitz.

Photo 205: Admiral Ludwig von Schröder führte das Marinekorps Flandern von der Aufstellung 1914 bis zur Auflösung am 28. Dezember 1918.

Photo 206: Der Moleneingang mit den Eisenbahnanschlüssen im Jahr 1914.

Photo 207: Luftbild der Mole von Zeebrügge und dem Eingang des Brügge-Kanals im Jahr 1914. (Marton Szigeti)

Photo 208: Flugzeugtransport des BEF. In den ersten Tagen transportierten das RFC/RNAS ihre Flugzeuge noch mit Schiffen aus den Kontinent. Gb Flzg 651

Photo 209: Marine-Flakbatterie mit 3,7 cm Maschinen-Kanonen an der flandrischen Küste.

Photo 210: Torpedoboote der Z-Flottille Flandern ankern an der Zeebrügger Mole. Mit diesen modernen Booten konnten auch die Häfen an der französischen und englischen Küste angegriffen werden. Viele Seeflieger verdanken den Torpedobooten ihr Leben, wenn sie von den Seeleuten nach einer Panne oder einem Abschuss aus der Nordsee gerettet wurden.

Photo 211: Die Brandenburg W 12 (1414) über der Ankerboje der englischen U-Boot Netzsperrung an der Kanalzufahrt.

Photo - Origins of the Seaplanestation in Zeebrügge

Photo 301: Übersichts-Karte des Seegebietes vor der der Seeflugstation Zeebrügge.

Photo 302 & 303: Luftbilder des Dorfes Zeebrügge im Frühjahr 1915. Das Palace-Hotel und die Fabrik *Rombacher Hütte* sind die grössten Gebäude zu dieser Zeit. Im Hotel wohnten die Offiziere der Station Flandern I und hier befand sich auch das Büro des Hafenkommendanten. (M. Szigeti)

Photo 304: Plan der Mole von Zeebrügge des Marine-Vermessungs-Amtes.

Photo 305: Das Wohnschiff *Bruxelles (Brügge)* der Mannschaften und Maate an der Mole von Zeebrügge.

Photo 306: In Zusammenarbeit mit den Seefliegern führten die Torpedo- und U-Boote den maritimen Kampf gegen die Royal Navy vor der flandrischen Küste. Direkt am Kai ankert ein bewaffneter Fischdampfer. Mit einer 8,8 cm oder 10,5 cm Kanone und MG bewaffnet waren sie gefährliche Gegner der feindlichen Flugzeuge. (M. Szigeti)

Photo 307: Luftbild des Flugplatzes St. Pol. Der Lichtbild-Offizier Lt. d. R. Erich Ewald hat in Eigeninitiative in Brügge die Lichtbild-

Abteilung des Marinekorps aufgebaut. Alle Luftbilder wurden hier ausgewertet und mit Informationen versehen gedruckt und an die Einheiten des Marinekorps innerhalb weniger Stunden versendet.

Photo 308: In den Gewässern des Kanals konnten auch getauchte U-Boote bei ruhiger See entdeckt werden.

Photo 309: Die deutschen U-Boote wurden schon 1915 zu einer ernstesten Gefahr für die Royal Navy. Trotz aller Abwehrmaßnahmen, konnten auch in der Kanalenge Schiffe versenkt werden. Auf der Karte sind die deutschen U-Booterfolge bis Mai 1915 verzeichnet.

Photo 310: Der Beobachter einer FF 33 übergibt eine Meldung an ein U-Boot. Die Übergabe dringender Nachrichten gehörte mit zu den Hauptaufgaben der Seeflugzeuge von Flandern I. (NARA)

Photo 311: FT Flieger-Sender Gerät vom Typ A (ASF35) aus dem Jahr 1914.

Photo 312: Im Typ D Gerät waren bereits Sende- und Empfangsvorrichtung eingebaut.

Photo - 1915

Photo 400: Die Mole im Frühjahr 1915. Die ersten Ausbauarbeiten, mit betonierte Unterständen und der bombensicheren Halle haben begonnen. (M. Szigeti)

Photo 401: Die Bleriot XI (S.96) mit deutschen Abzeichen versehen in einer Halle auf der Mole. Im Sommer 1915 wurde für die Landflugzeuge eine eigene Halle und ein Landflugplatz vor der Mole errichtet.

Photo 402: Die Bleriot XI (S.96) konnte direkt auf der Mole landen und starten.

Photo 403: Die FF 29 (204) auf dem Vorderdeck von U 12 im Hafen von Zeebrügge am 15. Januar 1915.

Photo 404: Ab Januar 1915 führte von Olt. d. R. Herrenknecht das Kriegstagebuch der Station Zeebrügge.

Photo404: Das Oertz-Flugboot wird nach dem Wassern zum Start von einem Boot in den Innenhafen gezogen. (M. Szigeti)

Photo 405: Frontansicht des Oertz-Flugbootes (46) auf der Mole in Zeebrügge. Unschwer ist die Verwandtschaft zum Yachtbau am Rumpf zu erkennen.

Photo406: Die FF 29 (204) wird von der Mole mit einem Kran gewässert.

Photo 407: Am 25. Mai 1915 schleppte der Fischdampfer F die Rumpler 4B12 (242) nach Zeebrügge zurück. Die Rumpler musste wegen Kolbenbruchs auf See notlanden, aber Dank einer Briefftaube konnte Besatzung und Flugzeug gerettet werden. (M. Szigeti)

Photo 408: Die Rettungsboote der HMS *Maori* und HMS *Crusader* wurden von Zeebrügger Schiffe in den Hafen geschleppt.

Photo 409: Die Bombenwarte der Station beim Kartenspielen. Die Kugelbombe aus dem Jahr 1913 wurde auch im Jahr 1915 noch in Zeebrügge verwendet.

Photo 410: Der bewegliche Briefftaubenschlag in Zeebrügge.

Photo 411: Briefftaubenschlagleiter Moritz Meinetsberger mit seinen Tauben in Zeebrügge.

Photo 414: 5. August um 22.00 Uhr schleppte ein Torpedoboot das unbeschädigte FBA Boot (N.58) No. 3 in den Hafen von Zeebrügge ein. (M. Szigeti)

Photo 415 & 416: Am folgenden Morgen wird das FBA-Flugboot auf der Mole eingehend von den Marinefliegern untersucht.

Photo 417 & 418: Die Besatzung des FBA Boot (N.58), No. 3, QM Amédée Navarre und QM Bordais, besichtigen die Mole. (M. Szigeti)

Photo 419: Die Zünder der Bomben wurden hier schon herausgeschraubt. (M. Szigeti)

Photo 420: Das Luftschiff L 12 konnte am 10. August 1915 entlang der Küste nach Ostende eingeschleppt werden.

Photo 421: Das brennende Wrack von L 12 im Hafen von Ostende.

Photo 422: Im August 1915 besuchte auch Großadmiral Alfred von Tirpitz und Prinz Heinrich die Mole von Zeebrügge.

Photo 423: Prinz Heinrich, gefolgt von Admiral v. Schröder, besichtigt eine Flugzeughalle.

Photo 424 & 425: Am Morgen des 12. August 1915 FSLt JM D'Arcy-Levy mit der Sopwith Schneider 3717 vor der Mole notlanden. Ein Torpedoboot zog den Piloten aus dem Wasser und bewahrte die Sopwith vor dem versinken. Im Hintergrund läuft der Fischdampfer F zur Bergung heran. (M. Szigeti)

Photo 426: Mit einem Kran wird die Sopwith an Bord des Fischdampfers F gehievt. (M. Szigeti)

Photo 427: Das Leitwerk der schwer beschädigten Sopwith Schneider 3717 nach der Bergung auf der Mole. (M. Szigeti)

Photo 428: Die wieder aufgebaute Sopwith Schneider mit neuer Kennung und auf den Namen *Brummer* getauft vor der Flugzeughalle. Zur Erinnerung haben sich die Warte, die das fast völlig zerstörte Flugzeug wieder aufbauten, zu einem Photo versammelt. (M. Szigeti)

Photo 429 & 430: Lt. Rolshoven startet mit *Brummer* zum Erstflug. (M. Szigeti)

Photo 431: Die Sopwith Schneider auf der Luftkriegsausstellung in Berlin. Hierzu wurde das Flugzeug teilweise wieder übermalt, um als Britishes Seaplane erkennbar zu sein.

Photo 432: Bis in den Sommer 1915 wurden die Flugzeuge über Nacht per Eisenbahntransport bei Lisseweghe ausserhalb der Reichweite englischer Schiffsartillerie abgestellt. Erst nachdem die Marine eigene Artillerie an der Küste stationiert hatte, verblieben die Flugzeuge auf der Mole. Zum Transport dienten belgische Lokomotiven der Baureihe 44. (M. Szigeti)

Photo 433: Die provisorische elektrische Zentrale der Station Zeebrugge in Lisseweghe. (M. Szigeti)

Photo 434 & 435: Am frühen Morgen des 23. August 1915 lagen die Schleuse und Station wieder unter Beschuss der Royal Navy. Noch im Feuer der Schiffsgeschütze starteten die Flugzeuge der Station um die Position der feindlichen Flotte festzustellen.

Photo 436: Nach dem Beschuss der Royal Navy am 23. August 1915 rollt der Transportzug wieder auf die Mole zurück.

Photo 437: Mit der Albatros B (225) flogen am 1. September 1915 Vize-Flugmeister Christiansen und Fähnrich Exner entlang der holländischen und deutschen Nordseeküste bis zur Seeflugstation List auf Sylt.

Photo 438: Start der Albatros B (225) in Richtung Deutsche Bucht über Schouwenbank - Noord-Hinder am 1. August 1915. Auch

dieses Flugzeug trug ein gelbes Rumpfband in Höhe des Pilotensitzes.

Photo 439: Die AGO C.Iw (115) auf dem Transportwagen vor der Halle 3 auf der Mole. Die Leitwerksträger bestehen aus hellem Birkenfurnier und erscheinen nur auf dem Photo sehr dunkel. (M. Szigeti)

Photo 440: Die AGO C.Iw (115) startet von der Innenmole von Zeebrügge.

Photo 441: Karte des Seegebietes mit den Leuchtzeichen, die im Text Erwähnung finden.

Photo 442: Die FF 29 (205) wird zum Start von einem Motorboot in die Hafenummitte gezogen.

Photo 443: Torpedoboote im Schleusenbecken von Zeebrügge.

Photo 444: Luftbild der Schleuse des Zeebrügge – Brügge Kanals.
Dieser verwundbare Teil des Kanals wurde während des Krieges nur einmal von der feindlichen Artillerie getroffen.

Photo 445: Am 23. Dezember besuchte Graf Zeppelin die Flieger in Zeebrügge. V.l. Olt. z. S. Bernhard von Tschirschky und Boegendorff, Kapitän z. S. Hans Herr und Graf Zeppelin.

Photo 446: Die schwer beschädigte FF 29 (208) im Sommer 1915 auf dem Transportwaggon. Die Marine-Nummer des Flugzeuges findet sich auch auf dem Waggon wieder. Das Flugzeug wurde mit eigenen Mitteln in Zeebrügge wieder repariert und ging erst am 23. Mai 1916 durch Unfall verloren.

Photo 447: Zum Ende des Jahre 1915 stand auf der Mole der bombensicheren Unterstand für drei Flugzeuge kurz vor der Fertigstellung.

Photo 448: Die Rumpler 4B12 (242) startet vom ruhigen Wasser der Innenmole.

Photo - 1916

Photo 500: Eine FF 33 überfliegt im Januar 1916 die Mole.

Photo 501: Die Seekarte des Marinekorps mit den eingezeichneten Quadraten.

Photo 502: Olt. z. S. Bernhard von Tschirschky und Boegendorff wurde am 6. Januar 1916 zum Stationsleiter von Flandern I ernannt.

Photo 503: Flugmeister Jacobs, der zusammen mit Flugmeister Kaspar in der Nacht vom 23. auf den 24. Januar 1916 den Hafen von Dover angriff. (M. Szigeti)

Photo 504: In der Bombenhalterung der FF 33 (472) sind zehn PuW Bomben eingehängt. In der Nacht vom 19. auf den 20. März 1916 warfe die Besatzung Olt z.S. Faber und Flugmaat Hillger die Bomben auf Dover ab.

Photo 505 & 506: Luftbilder des Hafens von Dover vor dem Angriff am 19. März 1916, im Innenhafen ist hier reger Schiffsverkehr zu verzeichnen.

Photo 507: Die Gotha WD 7 (119) wird von französischen Zerstörern geborgen. Die Besatzung hatte zwar noch versucht das Flugzeug in Brand zu setzen, konnte aber trotzdem noch schwimmend geborgen werden. (La Guerre Aérienne)

Photo 508: Schema der britischen Netzsperre vor der flandrischen Küste. Die Maße sind in Meter angegeben.

Photo 509: Gesichert durch Seeflugzeuge arbeiten Minenräumboote an der englischen Sperre im April 1916.

Photo 510 & 511: Eine geräumte Seemine an Bord eines Räumbootes und Teile des U-Bootnetzes auf der Mole von Zeebrügge.

Photo 512: Lt. Erich Boenisch wurde am 28. April 1916 nach Zeebrügge versetzt, besonders liebte er Zigarren.

Photo 514: In den frühen Morgenstunden des 20. Mai 1916 entkam die Besatzung der Brandenburg NW (521) nur knapp einem Angriff von Flight Sub-Lieutenant R. S. Dallas, der die Brandenburg über dem Kanal vor Calais entdeckte. Nach dem Angriff von Dallas konnte die Besatzung der Brandenburg im Tiefflug über dem Meer entkommen.

Photo 515: Eine gekenterte FF 29 wird geborgen. Wahrscheinlich handelt es sich um die FF 29b (208), die am 23. Mai 1916 aus 200 m Höhe in das Hafenbecken stürzte.

Photo 516: Am 8. Juni 1916 lief aus Wilhelmshaven die II. Torpedoboots-Flottille in den Kanal aus. Hier sollte die Flottille die Räumung der englischen Sperre unterstützen.

Photo 518: Beschuss der flandrischen Küste durch die Royal Navy, eine Granate schlägt neben einem Geschütz der 15 cm Batterie *Beseler* bei Middelkerke ein.

Photo 519: Am 19. Juli 1916 übergab die FF 33h (638) eine Meldung an ein auf See befindliches U-Boot. (M. Szigeti)

Photo 520: Lt. d. R. Hans Rolshoven im Jahr 1916.

Photo 521: Luftbild der Mole mit den neu errichteten Flugzeughallen und einem U-Boot Schutzdach. Einige Flugzeuge stehen schon bereit zur Wasserung. (R. Zankl)

Photo 522: Auch Büros und Werkstätten wurden auf der Mole gebaut, an der Molenmauer sind schon bombensichere Unterstände entstanden.

Photo 523: Entlang der Mole entstanden 1916 auch Schutzdächer für die U-Boote der Flandernflottille.

Photo 524: Auch die Küstenartillerie in Flandern wurde 1916 verstärkt.
Auf der Mole wurden 10,5 cm SK L/45 Kanonen eingebaut.

Photo 525 und 526: Die Brandenburg FB (511) wurde von
Oberleutnant Christiansen als seine persönliche
Maschine geflogen. Beidseitig des Rumpfes liess er
das Frisische Sprichwort „*Rüm Hart – Klar Kimming*“
aufmalen. Wobei „*Rüm Hart*“ = Weites Herz und „*Klar
Kimming*“ = klarer Horizont bedeutete.

Photo 527: Die geborgenen Wrackteile des FBA Flugbootes D.1 No.
306 am 5. August 1916 vor dem Bahnhofsgebäude auf der
Mole.

Photo 528: Von den neu errichteten Hallen auf der Mole konnten die
Flugzeuge direkt mit den Waggons vor den Kran gefahren
werden. Drei FF Flugzeuge stehen zur Wasserung bereit.
(M. Szigeti)

Photo 529: Die Gotha WD2 (572) wurde der Station Flandern I im Mai
1916 zugeteilt.

Photo 530: Im August 1916 stehen die FF 33 (503) FL-Flugzeug, FF 33f (537), FF 33e (542 & 547), FF 33h (638 & 639) und die FF 33e (633) vor dem Kran bereit um zu wassern. Mit der FF 33e (633) führte Olt. z. S. Braasch ab dem 26. Mai FT-Versuche in Zeebrügge durch. Das BFT Flugzeug hatte einen FT-Sender und Empfänger eingebaut und wurde in Zeebrügge in der Praxis erprobt. (A. Notopol)

Photo 531: Die FT-Maschine FF 33e (633) stark beschädigt auf der Mole, leider ist die Ursache der Beschädigung im KTB nicht vermerkt. Nach dem August 1916 wird das Flugzeug auch im KTB nicht mehr erwähnt.

Photo 532: Am 17. Oktober stürzte die Brandenburg LW (571) bei einem Probeflug im Hafenbecken ab und wurde dabei vollkommen zerstört.

Photo 534 & 535: Die neue Rumpler 6B1 (788) wird von den Piloten im Flug über der Mole getestet.

Photo 537: Ende November 1916 traf in Zeebrügge auch die erste Albtros W4 (747) ein, zusammen mit der Rumpler 6B1 (751) und der FF 43 (749) verfügte die Station über drei vollwertige Jagdeinsitzer.

Photo 538: Die Erwartungen an die Brandenburg KDW als Jagdflugzeug erfüllten sich leider nicht und wurden daher nur selten im Einsatz geflogen. Das Armaturenbrett der Brandenburg KDW mit dem Morell-Drehzahlmesser und darunter Anzeigen für Benzindruck und Öltemperatur.

Photo 539: Die Bomben- und Waffenmechaniker der Station Zeebrügge mit Parabellum MG und 5 Kg Bomben.

Photo - 1917

Photo 600: Die Sopwith Pup No. N6161 auf dem Flugfeld in Zeebrügge. Flugmeister Meyer konnte FSLt GL Elliot mit der Pup am 1. Februar 1917 mit der Rumpler 6B1 (788) zur Landung zwingen.

Photo 601: Oberflugmeister Karl Meyer in Fliegerkleidung vor der Rumpler 6B1 (788) auf der Mole in Zeebrügge (A. Notopol).

Photo 602: Ein FBA-Flugboot in den Ausstellungshallen in Berlin in der Ausstellung vom *Luftfahrerdank*. Leider wurde am Rumpf die Nummer entfernt, sehr wahrscheinlich handelt es sich aber um die FBA (N.58) No. 3 aus den Jahr 1915.

Photo 603: Das Spreng- oder FL-Boot wird entlang der Mole auf das Meer hinausgesteuert.

Photo 604: Auf der Mole von Nieuport errichtete die französische Artillerie im Februar 1917 einen Leitstand, von dem aus das Feuer auf die deutschen Stellungen ungehindert geleitet werden konnte. Der Leitstand und ein Teil der Mole konnten am 1. März 1917 durch das FL-Boot gesprengt werden.

Photo 605: Luftbild der Mole von Nieuport vor der Sprengung durch das FL-Boot.

Photo 606: Torpedoboots-Zerstörer der Z-Flottille Flandern an der Mole von Zeebrügge.

Photo 607: Torpedoboote kehren nach dem Einsatz in den Hafen von Zeebrügge zurück und machen an der Mole fest.

Photo 609: Am 8. April 1917 wurde das Torpedoboot G88 im Bereich der Innenmole torpediert. Trotz intensiver Suche konnten die Flugzeuge der Station das feindliche U-Boot am nächsten Morgen aber nicht mehr entdecken.

Photo 610: Die Beobachter und Piloten der Station See I im Mai 1917. In der Bildmitte sind Oberflugmeister Kästner und Karl Mayer mit Hund zu erkennen. (A. Notopol)

Photo 612: Das Flugboot D5 konnte nahezu unbeschädigt vom Fischdampfer F geborgen werden. Der Luftsieg über die FBA Lt. d. R. Röver zuerkannt.

Photo 614: Am 18. Mai 1917 hatte der Pilot mit dieser FF auf dem Rückflug nach Zeebrügge einen Beobachtungsstand bei Knokke mit einem Schwimmer gerammt. Bei der Landung im Molenbecken überschlug sich das Flugzeug, konnte aber noch geborgen werden.

Photo 615: Eine 15 Zoll Granate nach der Entschärfung in Zeebrügge. Am 12. Mai 1917 beschossen die englischen Monitore *HMS Terror*, *HMS Erebus* und *HMS Marshal Soult* die Mole und Schleusen von Zeebrügge. Durch falsche Zündereinstellung explodierten viele der amerikanischen *Carnegie Steel Co.* Granaten nicht.

Photo 616: Ein 30,5 cm Geschütz der Batterie Kaiser Wilhelm II nach dem Krieg. Vom Standort westlich Knokke konnten die Geschütze bis zu 30 000 m die feindlichen Schiffe bekämpfen.

Photo 617: Das Grab des Flugmeisters Carl Elsässer auf dem Friedhof in Vladslo. Der Todestag ist auf dem Kreuz falsch vermerkt, da der Leichnam erst in der Nacht zum 31. Mai 1917 geborgen wurde.

Photo 618: Das FBA Flugboot No 417 (D.10) konnte fast unbeschädigt nach Zeebrügge eingeschleppt werden und wurde später Beim SVK in Warnemünde untersucht.

Photo 619: Die Gotha (arrow) des Bogohl III gingen über See in den Sinkflug bis ca. 1200 m Höhe, hier konnten sie die Seeflugzeuge auf dem Rückflug von England am besten schützen. Zusätzlich liefen Torpedoboote aus Zeebrügge aus, um bei einer evtl. Notlandung einer Gotha die Besatzung zu retten.

Photo 620: Friedrich Christiansen im Kreise seiner Fliegerkameraden auf der Mole. Am Kragenrevers trägt er das Band des „Hohenzollern-Ordens“. (M. Szigeti)

Photo 621: Piloten und Beobachter erholen sich zwischen den Flügen auf der Mole. Links auf der Bank ist Oberflugmeister Kästner und stehend ganz recht Lt. Becht zu erkennen. (A. Notopol)

Photo 622: Erich Kästner vor der FF 33e (833) auf der Mole. Sein Hund begleitete ihn während des ganzen Krieges. (A. Notopol)

Photo 623: Admiral v. Schröder begrüsst das fliegende Personal der Station Zeebrügge während seines Besuches auf der Mole.

Photo 624: Eine Delegation des holländischen Marineluchtvaartdienst besuchte im Sommer 1917 die Mole von Zeebrügge.

Photo 625: Obwohl an der flandrischen Küste ein erbitterter Krieg geführt wurde, durfte die Zivilbevölkerung weiterhin am Strand baden. Auch deutsche Soldaten von der Flandernfront wurden zur Erholung an die Küste gefahren. Bei feindlichen Angriffen ertönte eine Sirene und der Strand musste sofort geräumt werden. (NARA)

Photo 626: Die Tjalk Agina wurde am 12. Juli 1917 von Olt. d. R. Christiansen und Vizeflugmeister Maukisch in der FF 33I (938) durch Abwurf einer 5 Kg Bombe gestoppt und später als Prise nach Zeebrügge gebracht.

Photo 627: Ein holländischer Segler wird durch eine FF 33 kontrolliert.

Photo 628: Luftbild der US Navy seaplane station (arrow) in Dunkirk in Summer 1917. Die Reichweite des 38 cm Geschützes der Batterie "Pommern" bei Moere betrug 38 000 m. Bei günstigen Wetterverhältnissen konnte der Hafen von Dünkirchen wirksam beschossen werden.

Photo 629: Das Geschütz der Batterie „Pommern“ bei Moere.

Photo 630: Auch der Flugplatz des US Naval Air Service im Hafen von Dünkirchen lag im Feuerbereich der 38 cm Batterie „Pommern“ bei Moere (arrow).

Photo 631: Vier FF 33 der Holland-Staffel starten zur Aufklärung des Schiffsverkehrs von den holländischen Häfen in Richtung England.

Photo 632: Eine Brandenburg W 12 der Holland-Staffel überfliegt Fischdampfer im Kanal.

Photo 633: Nach der Kontrolle eines holländischen Schiffes startet die FF 33 wieder.

Photo 634: Für die deutsche Presse mussten immer wieder Photos der Seeflieger gemacht werden, hier wird Olt Christiansen auf dem Dach einer Flugzeughalle fotografiert.

Photo 635: Dabei entstand auch dieses Photo. Olt. Christiansen erhielt wahrscheinlich bei dem Gefecht am 15. Mai 1917 mit den französischen FBA-Flugboote No. 409 (D.5), No. 422 (D.12) und der Sopwith No. SH1 (D.21) Bébé einen Streifschuss am Kopf.

Photo 636: Lt. d. R. MJ (Marine-Infanterie) Phillip Becht.

Photo 637: Diese FF 33 begleitet eine *Kampfgruppe*, bestehend aus Brandenburg W 12, auf dem Flug über dem Kanal.

Photo 638: Die II. C-Staffel startet unter der Führung von Lt. Becht mit Brandenburg W 12 vor der Mole.

Photo 639: Der Maybach Mb IVa Höhenmotor erbrachte eine Dauerleistung von 245 PS auch über einer Höhe von 4000 Meter.

Photo 640: Die WA van Berkel mit der Marine-Nr. W 8 wurde 1919 in den Niederlanden gebaut.

Photo 641: Die Wa van Berkel Nr. 55 war mit Dural-Schwimmer der Zeppelin-Lindau-Werke (ZWL) ausgestattet.

Photo 642: Die WA van Berkel Nr. W.12a, auch im Marineluchtvaartdienst wurde die Nr. 13 aus Aberglauben nicht vergeben. Nach der Nr. 12 kam statt der Nr. 13 die WA van Berkel W.12a. Das Photo stammt aus dem Album von Lt. Stormer. Ob es schon während des Krieges zu einer Zusammenarbeit des Marineluchtvaartdienst mit der deutschen Marine kam, konnte nicht geklärt werden.

Photo 644: Die Oberflugmatrosen Louis Gräfe (rechts) und Flechtmann bildeten ab dem 14. Oktober 1917 bis Kriegsende eine „Fliegerreihe“. (U. Setzermann)

Photo 645: Eine FF 49 rollt im Kanal an ein deutsches U-Boot heran, der Beobachter übergibt auf der unteren Fläche stehend die Meldung an das U-Boot.

Photo 646: Im Rahmen des verschärften U-Bootkrieges hatte das Deutsche Reich ab dem 22. November 1917 das Sperrgebiet um die britischen Inseln erweitert. Ab diesem Zeitpunkt durften auch neutrale Schiffe das Gebiet nicht mehr befahren.

Photo 648: Das englische Luftschiff C 27 kurz vor dem Angriff der Brandenburg Flugzeuge am 11. Dezember 1917.

Photo 649: Brennend stürzt das Luftschiff C 27 ins Meer. Das Photo machte der Beobachter Vizeflugmeister Wladika aus der Brandenburg W 12 (1183).

Photo 650: Geburtstagfeier von Friedrich Christiansen am 8. Dezember 1917 im Palace Hotel.

Photo 651: Am Geburtstagstisch sitzen v. L. Kapitänleutnant Tschirschky u. Boegendorff, Lt. Killinger und Lt. Herrenknecht.

Photo 652: Weihnachtsfeier des fliegenden Personals am 26. Dezember 1917 im Palace Hotel.

Photo 653: Oberflugmeister Karl Meyer stürzte am 31. Dezember 1917 Leipzig-Lindenthal bei einem Probeflug tödlich ab. sein.

Photo 000: Letzte Besprechung vor dem Flug auf der Mole. In der ersten Reihe v.l. Lt. Krämer, Olt. Köhler und Lt. Johns, ob Lt. Krämer zur Station gehörte konnte nicht festgestellt werden.

Photo - 1918

Photo 700: Luftbild der Mole von Zeebrügge im Frühjahr 1918.

Photo 701: Das Personal der Station ist zur Begrüßung von Admiral Schröder am 1. Januar 1918 vor den Flugzeughallen angetreten.

Photo 702: Am 6. Januar 1918 wurde dem Flugmaat Louis Gräfe Das EK II verliehen. (U. Setzermann)

Photo 703: An Kaisers Geburtstag, dem 27. Januar 1918, entstand dieses Foto vor der Brandenburg W 12 (2004). Der Propeller muss ausgetauscht worden sein, denn auf dem Metallbeschlag ist die Nr. 2004 des Flugzeuges verzeichnet.

Photo 704: Vor der Brandenburg W 12 (2004) stehen v. l.: Flugmaat Frosch, ?, Vizeflugmeister Sutor, Lt. Drückhammer, Ingenieur Dr. Stein, ?, Lt. Becht, Vizeflugmeister Krämer, Lt. Brembach, Vollborn, Olt. Christiansen, Lt. Boenisch, Holzapfel, ?, Haubold, Lt. Stormer, Lt. Holm, ?, Vizeflugmeister Wladika.

Photo 705: Der Lt. Paul Fischer, Lt. Hauptvogel, Lt. Wilhelm Drückhammer (Küstenflieger-Abteilung), Lt. Brembach und Lt. Stormer demonstrieren hier die Torpedo-Flugformation.

Photo 706: Lt. d. R. Hauptvogel, zusammen mit Flugobermatrose Behrendt wurde er am 1. April 1918 in der FF 49c (1681) von Sopwith Camel der 213 Squadron RAF bei Thorntonbank brennend abgeschossen.

Photo 707: Notlandung einer Brandenburg W 12, der Beobachter ist zur Stabilisierung des Flugzeuges auf die rechte, untere Tragfläche geklettert. Wahrscheinlich handelt es sich hierbei um die Brandenburg W 12 (1399), die am 3. Februar 1918 wegen Benzinmangel notwassern musste.

Photo 708: Ein holländischer Segler wurde am 8. März 1918 im Sperrgebiet gesichtet und zur Warnung schossen die Beobachter der FF Flugzeuge die Segel in Brand.

Photo 709: Am 30. März führte Lt. Becht die II. C- Staffel zu einem Aufklärungsflug über dem Kanal und zur englischen Küste. Die Brandenburg W 12 (1414) von Lt. Becht mit laufendem Motor auf der Mole.

Photo 710 & 711: Luftaufklärung der U-Bootsperren vor der englischen Küste vom 18. Und 30. März 1918 der II. C-Staffel.

Photo 712: Das holländische Haaks-Feuerschiff diente auch den Curtiss-Booten als Orientierungspunkt auf ihren patroulien über der Nordsee.

Photo 713: Am 3. April 1918 ertrank Lt. Johns bei einem Landeunfall im Zeebrügger Hafen bei einem Zusammenstoss seiner Brandenburg W 12 (1413) mit einer FF 49c.

Photo 714a: Lt. Becht landete neben der versinkenden Brandenburg W 12 (1408) und übernahm Flugobermaat Schindler und Flugzeugobermatrose Blume auf die Schwimmer seiner W 12 (1414).

Photo 714b: Die gerettete Besatzung Schindler – Blume auf den Schwimmern von Lt. Bechts Brandenburg W 12 in Zeebrügge.

Photo 715: In der Nacht vom 23. auf den 24. April 1918 landete die Royal Navy mit den *Royal Marines* auf der Mole mit dem Ziel die Seeflugstation und die Schleusen zu zerstören.

Photo 716: An der Moleninnenseite lag in dieser Nacht auch das Torpedoboote S63. Mit der 10,5 cm Bord-Kanone auf dem Vorderschiff konnte über die Mole hinweg die HMS *Vindictive* beschossen werden.

Photo 717: Der gesprengte Molenzugang am Tag nach dem englischen Kommandounternehmen.

Photo 718: Der gesprengte Molenzugang am Morgen des 24. April von der Mole aus photographiert. Zwischen den gesprengten Viaduktteilen ist noch das Periskop des englischen U-Bootes C 3 zu erkennen.

Photo 719: Am nächsten Morgen werden die Gefangenen des Angriffs nach Brügge gebracht.

Photo 720: Provisorisch überbrückten Pioniere das gesprengte Viadukt mit einer Hängebrücke, bevor hier eine solide Betonverbindung gebaut wurde.

Photo 721: Auch von der Molenbatterie wehrte ein Sturmtrupp die Royal Marines ab. Olt. d. R. Rodewald, drei Maate und 20 Mann drängten die Landungstruppen von der Molenbatterie ab. Der Torpedobootsmatrose Hermann Künne stürzte sich mit seinem Bordmesser auf den Führer des Landungskorps, Frank Arthur Brook, und verletzte ihn tödlich. Er selber fiel ebenfalls durch einen Messerstich von Brook. Am nächsten Morgen fand man beide Leichen nebeneinander liegend auf der Mole.

Photo 722: Die drei Kreuzer *HMS Thetis*, *HMS Intrepid* und *HMS Iphigenia* liefen in der Nacht auf die Kanaleinfahrt und versenkten sich hier, um den Kanal Brügge – Zeebrügge für die Schifffahrt zu sperren.

Photo 723: Luftbild der versenkten *HMS Intrepid* und *HMS Iphigenia* im Kanal.

Photo 724: Der fast zeitgleich ausgeführte Angriff gegen Ostende scheiterte gänzlich an der massiven Abwehr. Hierbei erfassten die Küstenbatterien die englischen Schiffe schon beim Anlaufen. Die Blockschiffe *HMS Sirius* und *HMS Brilliant* wurden vor der Hafeneinfahrt durch Küstenartillerie versenkt.

Photo 725: Die Wache der Seeflugstation verteidigte die Hallen mit den Flugzeugen im erbitterten Kampf, zwei Mann wurden dabei verletzt. Die Flugzeuge selber blieben unbeschädigt. Am Morgen nach dem Angriff haben sich die Wachsoldaten zu einem Erinnerungsphoto vor einem Unterstand gestellt.

Photo 726: Luftbild des Kanals für den Untersuchungsbericht, erstellt von der Lichtbildabteilung des Marinekorps in Brügge.

Photo 727 & 728: Im Mai 1918 wurden von der Seeflugstation Zeebrügge Luftbilder für den deutschen Bericht über das englische Kommandounternehmen angefertigt.

Photo 729: Am Tag nach dem englischen Angriff besuchten Kaiser Wilhelm und Admiral v. Schröder die Mole.

Photo 730: Auch der Bürgermeister (Bildmitte) von Bremen besuchte die Station nach dem Angriff.

Photo 731: Die Brandenburg W 12 (1414) in geringer Flughöhe über dem Kanal.

Photo 732: Auswertung der Luftbilder in der Bildabteilung der Station See I. Links und rechts der Gruppe die Bildauserter, dahinter die Beobachter v. I. Lt. Stormer, Lt. Pöckel, Vizeflugmechaniker Erhardt und Lt. Vollborn.

Photo 734: Die HP 0/400 (C3487) war nach Flaktreffern auf das Gelände hinter der Mole gestürzt. Nur AM F Spencer überlebte den Absturz der Handley Page 0/400 der No. 214 Squadron.

Photo 735: Das Wrack der HP 0/400 (C3487) wird von Matrosen-Artilleristen untersucht.

Photo 736: Obwohl von mässiger Qualität , zeigt nur dieses Photo der HP 0/400 die Serien-nummer C3487.

Photo 737: Schon im ersten Anflug konnte Olt. d. R. Christiansen die Felixstowe F.2A (N4305) brennend zur Landung auf dem Wasser zwingen. Hier verbrannte die Felixstowe vollständig. Von der Besatzung konnten nur Capt. E A Mossop, Lt. G Hodgson und Private Greenwood von der HMS *Halcyon* gerettet werden.

Photo 738 Die Brandenburg W 12 (1399) auf der Mole im Frühjahr 1918. Die Besatzung trägt wie jedem Flug über See Schwimmwesten.

Photo 740: Am 10. Mai 1918 wurden die Brandenburg W 12 (1183, 1184, 1412 und 1414) der III. C- Staffel durch Bombentreffer auf der Mole zerstört.

Photo 745: Der holländische Segler RO38 wurde zur Kontrolle der Ladung nach Zeebrügge gebracht.

Photo 748: Der Vizefeuerwerker Kurt Rüfer wurde am 3. Juni 1918 verwundet und musste die Station verlassen. Leider findet sich im KTB kein Hinweis ob Rüfer im Luftkampf oder durch feindliche Bomben verwundet wurde.

Photo 750: Die Brandenburg W 29 (2512) von Olt. d.R. Christansen auf dem Rückflug zur Station.

Photo 751: Das englische U-Boot C25 unter Beschuss der W 29. Im Turm ist ein sailor zu erkennen, der mit einem Gewehr auf die Flugzeuge schießt.

Photo 752: Die Hansa Brandenburg Werke benutzten den Erfolg ihrer Flugzeuge auch zur Werbung.

Photo 753: Lt. d. R. Ernst Bassler gehörte seit Januar 1916 der I. Seeflieger-Abteilung, Kiel an. Nachdem er auf den

Stationen Konstanz, Warnau und Seddin gedient hatte, wurde er im Juni 1918 nach Flandern versetzt. Am 4. November verstarb Ernst Bassler im Lazarett Antwerpen.

Photo 754: Lt. d. R. Kurt Polborn gehörte bis zum 17. Oktober 1915 der Landwehr an und trat erst dann zur Marine-Infanterie über. Im Juli 1918 wurde Polborn dann als Beobachter nach Zeebrügge versetzt.

Photo 760: Der erste Einsatz der Brandenburg W 29 am 4. Juli 1918 führte gleich zu einem Luftkampf mit drei Curtiss-Booten. Die Felixstowe F.2A (N4297, N4513 und N4540) flogen in einem engen Verband in Richtung englische Küste, verfolgt von den W 29.

Photo 761: Die Felixstowe F.2A (N4297) landet mit brennendem Motor auf dem Wasser.

Photo 762: Auch die Felixstowe F.2A (N4513) musste nach MG-Treffern auf dem Wasser notlanden.

Photo 763: Die Felixstowe F.2A (N4540) konnte den deutschen Verfolgern zu entkommen und nach Felixstowe zurück zukehren.

Photo 765: Im September 1918 treffen an der Kanalküste die ersten DH 4 der Day-Squadrons des US-Marine Corps ein. Die Hauptziele der Northern-Bombing-Group waren die

deutschen Marineanlagen in Brügge, Ostende und Zeebrügge.

Photo 766: Lt. Samuel Simes Richards der 9 C Squadron, Day-Wing Northern-Bombing-Group auf dem Flugfeld bei Le Fresne. (Adam Wait)

Photo 767: Lt. d. R. Helmuth Brembach gehörte der Station von November 1917 bis zum Kriegsende als Beobachter an.

Photo 769: Die FF 49c (1879) musste mit Motorproblemen notlanden. Bis zum Eintreffen der Torpedoboote sicherten die Brandenburg W 29 das Flugzeug aus der Luft.

Photo 770: Im Sommer 1918 erholen sich einige Flieger auf der Mole, v.l. Stationsarzt, ?, Olt. Christiansen, Lt. Scheurlen, ?, Lt. Herrenknecht, Vollborn, Ing. Dr. Stein und Lt. Becht.

Photo 771: Gruppenbild der Piloten und Beobachter der Station See I auf der Mole.

Photo 772: Eine Brandenburg W 29 in Warnemünde. Nach der Bildunterschrift im Fotoalbum von Lt. Stormer: "*Mein neues Flugzeug*", muss es sich um die Ersatzmaschine gehandelt haben. Die Marine Nr. der Brandenburg W 29 C3MG ist leider nicht bekannt.

Photo 774: Totalbruch einer Albatros W 4 im Molenbecken. Den geänderten Balkenkreuzen nach, entstand das im Sommer 1918.

Photo 775: Luftbild der Mole vom Juli 1918. In der Bildmitte ist das Wrack des 8. April 1917 versenkten Torpedobootes G88 zu erkennen. Die Mole selbst weist kaum Bombentreffer auf. (R. Zankl)

Photo 776: Englisch-Luftbild der Zeebrügger Schleusen vom November 1918. Trotz vieler naher Einschläge von Bomben und Granaten blieben die Schleusen fast unbeschädigt. (R. Zankl)

Photo 777: Nach dem Rückzug der deutschen Truppen verblieben auch diese Seeminen auf der Mole.

Photo 778: Das technische Personal der Station Zeebrügge im Herbst 1918.

Photo 779: Die heftigen Stürme machten im September 1918 jeden Flug unmöglich.

Photo 780: Todesanzeige des Kapitänleutnants von Tschirschky u. Boegendorff im Oktober 1918.

Photo 781: Ende September 1918 verliessen auch die deutschen U-Boote endgültig Flandern. Nach dem passieren der Schleuse werden die letzten Vorbereitungen am U-Boot getroffen, bevor es nach Wilhelmshaven zurückkehrte.

Photo 782: Die Brandenburg W 29 (2512) auf dem Rückflug von Flandern nach Kiel im Oktober 1918.

Photo 783: Die Brandenburg W 29 (2512) über der Station Kiel Holtenau mit einer Begleitmaschine.

Photo 784: Zwei Brandenburg W 29 über dem Kaiser-Wilhelm-Kanal im Oktober 1918 auf dem Flug nach Kiel.

Photo 785: Die Brandenburg W 29 (2512) auf der Station List/Sylt im Juni 1919 vor der Übergabe an die Entente. (R.Zankl)

Photo – Zeebrügge after the Great War

Photo 800: Die Mole von Zeebrügge im November 1918 mit den Resten der deutschen Befestigungen. (R. Zankl)

Photo 801: Der Englische und Belgische König besuchten im November 1918 auch die Mole von Zeebrügge.

Photo 802: Auf dem Soldatenfriedhof in Zeebrügge wurden während des Krieges deutsche und englische Gefallene nebeneinander begraben. Bis zum Herbst 1918 erhielt auch die Kirche einige Granaten in das Dach, der Friedhof selber blieb aber verschont.

Photo 803: Nach dem Abzug der deutschen Truppen aus Flandern verblieben in Flandern 670 Soldatenfriedhöfe, die in den 1930er Jahren zu 128 Friedhöfen zusammengefasst wurden.

Photo 804: In den 1930er Jahren übernahmen Ortsgruppen die Pflege der Soldatenfriedhöfe, erst nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm die Commonwealth War Grave Commission den Friedhof Zeebrügge.

Photo 805: Die hölzernen Grabkreuze wurden von der Commonwealth War Grave Commission durch Steinplatten ersetzt. In der Mitte des Friedhofs ruhen die Gefallenen der Torpedoboote S15 und S20.

Photo 806: Das Grab eines unbekanntes Fliegers, der erst am 29. März 1919 an der Küste angeschwemmt worden ist.

Photo 807: Flugmeister Fritz Dauke wurde tot an der niederländischen Küste angetrieben und ruht heute auf dem Friedhof in Ysselteyn.

Photo 808: Am Molenfuss errichtete die Royal Navy im Jahr 1925 ein Denkmal zur Erinnerung an das Kommandounternehmen auf Zeebrügge im April 1918.

Photo 809: Im Jahr 1983 wurde am Molenfuss das neue Denkmal errichtete mit den Erinnerungsplatten des ersten Denkmals aus dem Jahr 1925.

Photo 810: Die Erinnerungsplatte der HMS *Vindictive* war ursprünglich auf der Mole angebracht, wo das Schiff am 23. April 1918 anlegte.

Photo 811: Der Bug der HMS *Vindictive* ist heute im Hafen von Ostende als Denkmal aufgestellt.

Photo 812: Hinweisschild für das Museum in Zeebrügge aus einem deutschen Reiseführer in den 1930er Jahren.

Photo 814: Schon im Frühjahr 1919 entstanden in Flandern die ersten Museen. Die gesammelten Relikte wurden dann in den 1930er Jahren in Zeebrügge zu einem Museum zusammengefasst.

Photo 815: Das ehemalige Museumsgebäude und das Palace Hotel am Molenfuss.

Photo 816: Heute steht noch das Palace Hotel als einziges Gebäude des Ersten Weltkrieges am Molenfuss.

Photo 817: Der Umbau der Mole zu einem modernen Hafen begann im Jahr 1980.

Photo - Colours and markings of the German Zeebrügge-seaplanes

Photo 900: Die FF 29 (204, 208 und 407) im Sommer 1915 auf der Mole in Zeebrügge. Die **weisse** Bemalung der Flugzeuge ist wahrscheinlich mit Bootslack aufgetragen worden. Die Kreuze auf den Tragflächen und am Leitwerk bestehen aus durchgehenden schwarzen Balken. Eine offizielle Vorschrift zur Tarnung und der Nationalitätszeichen bestand noch nicht. (M. Szigeti)

Photo 901: Die Weiss gestrichene FF29 mit der Marine Nr. 201 am Kranhaken in Zeebrügge. (M. Szigeti)

Photo 902: Die FF29 (201) auf der Mole in Zeebrügge. (M. Szigeti)

Photo 903a & b: Die Rumpler 6B1 (751) im factory-finish und mit der nachträglichen Tarnung von Rumpf und Schwimmer mit Seekreuzerlack in Zeebrügge.

Photo 904: Die Gotha WD15 (843) erhielt nachträglich die dreifarbige Marinetarnung. Hier wurden die hexagonalen Tarnflecken mit einem Pinsel auf Flächen, Rumpf und Schwimmer von Hand aufgemalt. Wobei sich die Maler nicht an die vorgegebene Grösse der Tarnflecken hielten.

Photo 905: Die Ergänzung zur Vorschrift über die Tarnung von Seeflugzeugen vom 28. März 1917.

Photo 906: Vorschrift über die Erkennungszeichen (Identification Markings) der Seeflugzeuge vom April 1918. All Measurements in mm. Kreuze auf Seitenruder/Tragdecks = cross on rudder/wings. Verbotene Form = forbidden form. Höhenflosse = tailplane. Marine Nummer und Kreuz an den Rumpfseiten = Navy number and cross on the fuselage sides. Sämtliche Flugzeuge sind zu versehen = All aircraft are to provided.

1. With a straight black cross (not curved like the Iron cross).
 - A. Both outer ends of the upper surface of the top wings.
 - B. Both outer ends of the under surface of the lower wings.
 - C. Both side of the fuselage behind the pilots seat.
2. With white painted rudder an a straight cross on the rudders.

Photo 907: Order for the Identification markings from 19. June 1918.

Photo 908: An dieser Rumpler 6B1 ist die dunkle Färbung, der mit Teerfirnis gestrichenen Schwimmer erkennbar.

Photo 910: Die Gotha WD2 (257) mit der Aufschrift: *Frauen-Flottenbund* auf dem Rumpf.

Photo 911: Die Rumpler 4B12 (242) an der Mole von Zeebrügge. Das gelbe Rumpfband in Höhe des Pilotensitzes ist hier gut zu erkennen.

Photo 912: Auch die Albatros B (225) trug auf dem Rumpf ein gelbes Band. Die Eisernen Kreuze sind auf grossen weissen Feldern in acht Positionen aufgemalt. Auch diese konnten die Artilleriebeobachter gut durch die Richtoptiken sehen.

Photo 914: Entlang des Rumpfes wurde die FF 33L (1162) mit einer weissen Flagge bemalt. Die weissen Einfassungen des Eisernen Kreuzes auf dem Rumpf wurden dabei schmaler gemalt.

Photo 915: Vergrößerung des Rumpfes der FF 33L (1162) mit der aufgemalten weissen Flagge. Auch auf dem Rumpfrücken scheint die weisse Flagge, in verkleinerter Form, ebenfalls aufgemalt worden zu sein.

Photo 916: Das Oertz FB 3 Flugboot im Frühjahr 1915 in Zeebrügge. Hier ist die saubere Verarbeitung des glatten Bootsrumppes mit der weissen Lackierung gut zu erkennen. (M. Szigeti)

Photo 917: Die FF 33L (938) am Kranhaken in Zeebrügge. Der Rumpf ist hier noch nicht vollständig bemalt. Auf den Oberseiten der unteren Flächen malte man jeweils vier weisse Streifen auf. (NARA)

Photo - Personal_Zeebrügge

Photo 1000: Viele Angehörige der Flotte liessen sich ab 1916 zu den Marinefliegern versetzen, nachdem die Schiffe der Hochseeflotte nur noch in den Häfen lagen. Neben dem Flugzeugmatrosen Koob, 2. v. l., ist ein Angehöriger des Linienschiffs SMS *Württemberg* zu sehen. Obwohl die Matrosen noch sehr jung waren, im Alter von 16 bis 18 Jahren, hatten sie doch schon viel Kriegserfahrung.

Photo 1001: Photo des Flugzeug-Matrosen Karl Koob 1915 in Wilhelmshaven, vor der Versetzung nach Zeebrügge.

Photo 1002: Die Geschichte vieler Matrosen von Zeebrügge wird unbekannt bleiben. Vom Matrosen Rifer ist nur noch der Name bekannt, da er auf der Rückseite des Bildes mit der Jahresangabe 1917 vermerkt war.

Christiansen

Photo 1005: Oberleutnant MA Friedrich Christiansen nach der Verleihung des Pour-le-merite im Dezember 1917.

Photo 1006: Friedrich Christiansen in der Gotha-Hansa-Taube im März 1914.

Photo 1007: Prinz Heinrich von Preussen, Bruder des Kaiser Wilhelm II gilt als grosser Mentor der deutschen Fliegerei. Durch seine Fürsprache wurde der Bootsmaat Christiansen zur Fronstation Zeebrügge versetzt.

Photo 1008: Das von Friedrich Christiansen gesteuerte Flugschiff
Do-X auf dem Bodensee vor Altenrhein.

Kästner

Photo 1010: Oberflugmeister Erich Kästner mit seinem Hund auf der Mole im Sommer 1917. (R. Kastner)

Photo 1012: Flugunfall von Erich Kästner mit der Brandenburg W (71) im August 1914.

Stormer

Photo 1015: Leutnant Fritz Stormer am 10. August 1918 in Borkum. Die blaue Marineuniform lieh er sich von einem Kameraden, seine Feldgraue Marineuniform verbrannte in der Brandenburg W 29 (2292).

Photo 1016: Die Leutnante Fritz Stormer und Herbert Sonsalle vor ihrer Brandenburg W 12 (2222).

Gräfe

Photo 1020: Der Flugschüler Obermatrose Louis Gräfe in Wilhelmshaven 1917. (U. Setzermann)

Photo 1021: Louis Gräfe während seiner Dienstzeit bei der Matrosen-Artillerie in den flandrischen Dünen im Jahr 1916. (U. Setzermann)

Photo 1022: Ende Oktober 1917 erhielt der Obermatrose Gräfe eine Brandenburg W 12 zugeteilt. (U. Setzermann)

Photo 1023: Zur Verstärkung der Station See II wurde auch die Besatzung Gräfe/Flechtmann im Mai 1918 nach Ostende versetzt und flogen hier in der IV. C-Staffel bis Oktober 1918. (U. Setzermann)

Photo 1024: Im Flugbuch von Louis Gräfe sind auch die erworbenen Auszeichnungen vermerkt. Das EK I ist noch während des Krieges verliehen worden, konnte ihm aber durch das Kriegsende nicht ausgehändigt werden. Oftmals erfuhren die Ordensinhaber erst durch Zufall von der Verleihung des Ordens. Nach Artikel 109 der Weimarer Verfassung vom 11. August 1919 durften Orden und Ehrenzeichen von der Weimarer Republik nicht mehr verliehen werden. Dies galt natürlich nicht für Auszeichnungen, die während des Krieges erworben waren. (U. Setzermann)

Photo 1025: Die Auszeichnungen von Louis Gräfe. Neben dem Seefliegerabzeichen, verliehen am 18. Januar 1918, das Eiserne Kreuz II. Klasse vom 6. Januar 1918. Das Ehrenkreuz für Frontkämpfer wurde allen Kriegsteilnehmern am 13. Juli 1934 von Reichspräsident Hindenburg verliehen. Das EK I in der geraden Form erhielt Louis Gräfe am 16. Mai 1924. Die gebogene Form wurde von Juwelieren angefertigt und nur bei besonderen Anlässen getragen.

Photo 1026 & 1027: Im Flugbuch vom Louis Gräfe sind vom 9. September bis zum 22. Oktober 1917 22 Flüge mit 36.35 Stunden Flugzeit eingetragen. Die letzten Flüge sind vom Stellvertretenden Stationsleiter Oberleutnant Höpken bestätigt. (U. Setzermann)

Photo 1028: Bestätigung über Bomben und MG-Einsätze vom Flugmaat Gräfe. Ausgestellt am 27. November 1917. Die MG-Ausbildung hat Christiansen hier irrtümlich für den 27. November 1918 bestätigt. (U. Setzermann)

Photo 1029: Urkunde des Eisernen Kreuzes II. Klasse für den Flugmaat Gräfe vom 3. Februar 1918. Unterschrieben hat die Urkunde Korvettenkapitän Gerhard Stubenrauch.

Photo - Appendix 3-

Airplane-list of Zeebrügge

Photo 1100: Das Oertz FB3 Flugboot auf einem Transportwagen auf der Mole von Zeebrügge.

Photo 1101: Die Sopwith Schneider 3717 während der Bergung am 12. August 1915. (M. Szigeti)

Photo 1102: Die Gotha UWD (120) diente in erster Linie zu Bombenangriffen auf die englische Küste.

Photo 1103: Am Strand von Ostende wird die Gotha UWD (120) von der badenden Zivilbevölkerung bestaunt.

Photo: 1104 Flugmeister Meyer vor der Rumpler 6B1 (788) im Sommer 1917. Neben dem EK II, trägt er das EK I und das Seefliegerabzeichen. (A. Notopol)

Photo 1105: Im August 1916 wurden endlich See-Kampfeinsitzer, wie die Rumpler 6B1 (751) nach Zeebrügge geliefert.

Photo 1106: Die Brandenburg KDW, Marine Nr. 913, 914 und 916 wurden im Dezember 1916 der Station Zeebrügge zugeteilt. Allerdings waren sie nach den Erfahrungen der Piloten wenig kriegsfähig. Bemängelt wurden die schlechte Sicht des Piloten, die Geschwindigkeit und träges Verhalten im Luftkampf. (B. Schmaling)

Photo 1107: Die Brandenburg W 12 (2001) gehörte zur ersten Serie, die für das starre MG eine Munitionstrommel erhielten.

Photo 1108: Die Brandenburg W 19 (2207), ein C3MG Flugzeug, wurde am 2. Februar 1918 dem Marinekorps überwiesen. Die Schwimmer- und Streben wurden schon ab Werk mit Teerfirnis überstrichen.

Photo 1109: Die Brandenburg W 29 C3MG (2611) wurde im August 1918 nach Flandern überführt.