

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

5. Kapitel

Die Schlacht vor dem Skagerrak

Nach der Seeschlacht an der Doggerbank am 24. Januar 1915 war es im Laufe des Jahres zu größeren Zusammentreffen der britischen und deutschen Flotte nicht mehr gekommen, da sich beide Teile starke Zurückhaltung im Einsatz ihrer Hochseestreitkräfte auferlegten. Nach der Vernichtung des deutschen Kreuzergeschwaders und der meisten einzelnen Auslandskreuzer drohten dem Überseehandel unserer Feinde Gefahren nur noch durch die U-Boote. Am 4. Februar 1915 erklärte Deutschland als Gegenzug gegen die völkerrechtswidrige Hungerblockade die Gewässer rings um die britischen Inseln einschließlich des Kanals als Kriegsgebiet und versuchte damit dem nunmehr einsetzenden U-Boot-Handelskrieg, der zum Teil auf die Häfen der flandrischen Küste basiert wurde, Erfolgsaussichten zu eröffnen. Da jedoch dem sofort hiergegen laut werdenden scharfen Widerspruch der mitbetroffenen neutralen Mächte, insbesondere der Vereinigten Staaten von Nordamerika, nachgegeben wurde, auch die Zahl der damals verfügbaren deutschen U-Boote noch zu gering war, blieb die Wirksamkeit dieses Kriegsmittels vorerst beschränkt. Nach der Versenkung der englischen Passagierdampfer „Lusitania“ und „Arabic“, bei der amerikanische Staatsangehörige ums Leben kamen, wurde auf die Drohung der Vereinigten Staaten hin angeordnet, daß Passagierdampfer nur nach vorheriger Warnung und Rettung der Passagiere versenkt werden dürften. Hierdurch war die Wirkung des deutschen U-Boot-Handelskrieges so gut wie aufgehoben. Inzwischen arbeitete England fieberhaft an der Vervollkommnung seiner Abwehrmittel gegen U-Bootsangriffe. Auch die von beiden Seiten betriebene Minenverseuchung trug immer mehr zur Einschränkung der Bewegungsfreiheit der Hochseestreitkräfte bei.

Als neues Angriffsmittel wurden auf deutscher Seite von Beginn des Jahres 1915 an Marine-Luftschiffe verwendet. Wenn diese auch in erster Linie der Luftaufklärung für Zwecke der Flotte zu dienen hatten, so wurden sie nunmehr auch in zahlreichen Einzel- und Geschwaderunternehmungen zu Bombenangriffen auf die befestigten Plätze an der englischen Ostküste, auf Kriegswerften, Docks und militärische Anlagen eingesetzt. Als Vergeltung für den bekannten feindlichen Fliegerangriff auf die offene Stadt Karlsruhe fand in der Nacht vom 9. zum 10. August der erste Bombenangriff deutscher Marine-Luftschiffe auf London statt, dem dann, entsprechend dem Anwachsen der Zahl der Luftschiffe, weitere, immer häufiger wiederholte Angriffe folgten.

Brief des Leutnants z. See d. Ref. Hans Gebauer des Marine-Luftschiff-Detachements Tondern.

Tondern in Schleswig, den 11. Februar 1916.

... Darauf kam die schönste Zeit vom September bis Ende Dezember 1915 auf „L 6“ in Hamburg. Das war eine angenehme Verbindung von Frontarbeit und Friedensleben. „L 6“ arbeitete meistens auf der Ostsee ... Ganz anders ist es hier auf der Nordsee. Die von der Marine angelegten Frontdetachements liegen natürlich in den finstersten Gegenden des Nordseestrandes, wo Grund und Boden einem so ungefähr nachgeschmissen wird. So sitzen wir hier eine Stunde nördlich von Tondern. Tag für Tag, wenn das Wetter es erlaubt, steigen wir vor Tagesanbruch auf zum Feststellen von Minensperren, zur Sicherung der draußen arbeitenden Minensuchdivisionen und als vorgeschobene Aufklärung für unsere Seestreitkräfte. Bei 99 Prozent dieser Fahrten sahen wir nichts als Wasser und Nebel, trieben uns dann zehn bis zwölf Stunden darin rum und tappten dann im Nebel wieder nach Hause. Es ist eine ewige Angst und Not, werden die Motoren durchhalten, werden wir Tondern finden, werden wir nicht auf einem Hause landen? Tag für Tag dasselbe. Und diese Schweinearbeit bleibt meist ohne äußerlich sichtbaren Lohn. Erst wenn man durch Zufall mal ein U-Boot erledigt, dann ist man der große Mann. Eine Ausnahme machen ja