

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

aufgerollter Eisenklumpen und wie ein Sieb durchlöchert. Die Backbordseite hatten Granaten an mehreren Stellen durchschlagen. Es war eine schwere Arbeit, aber Willenskraft und Ausdauer überwandten sie. Als sich das Schiff in einigermaßen seetüchtigem Zustande befand, wurde beschlossen, die Bucht so bald wie möglich zu verlassen.

Am 23. April bei dunkler Nacht ging der Anker hoch, und die stolze „Marie“ dampfte der offenen See zu. Ziel: Batavia in Niederländisch-Indien. Auf Umwegen, hart an Klippen und Untiefen vorbei, nahm der Kapitän seinen Kurs. Die englischen Kreuzer lagen draußen auf der Lauer. Sollte das Schiff doch noch wider Erwarten herauskommen, so würde es die sonst übliche Fahrtroute benutzen. So hatten es sich die Engländer gedacht. Von der „Marie“ spähten scharfe Augen in die Nacht. Es ist geglückt, sie sind dem Feinde entronnen. Immer den östlichen Kurs verfolgend, gewannen die Tapferen den Indischen Ozean. In der Sundastraße, nicht weit vom Ziel, drohte abermals Gefahr.

In der Nacht vom 12. zum 13. Mai wurde ein holländischer Küstendampfer von englischen Kreuzern angehalten und durchsucht. Gerade um diese Zeit lief die „Marie“ in die Sundastraße ein. Es war ein Wagestück auf Leben und Tod. Immer näher ging es an der Küste hin dem Ziel entgegen. Bald graute der Morgen. Langsam fuhr die „Marie“ der Reede von Batavia entgegen.“ Die Ankunft dort schildert ein Brief aus Makassar in fesselnder Weise:

„Auf der Außenreed von Batavia war es, in der Frühe des 14. Mais. Im Osten graute eben der Tag. Ein englischer Frachtdampfer, der seinen Raum voll Zucker hat, hilt gerade seinen Anker, um in See zu gehen; da naht in der Ferne ein Schiff. Langsam dampft es heran und wirft seinen Anker zwischen den deutschen Dampfern „Hohenfels“ und „Mhenfels“. Was ist denn das für ein Schiff, und wie merkwürdig sieht es aus? Die Seeleute von den deutschen Dampfern stehen an Deck und sehen verwundert auf den Ankömmling. Das Fahrzeug sieht aus, als wenn es mit einem Taifun zu tun gehabt hätte.

Plötzlich steigt zu aller Verwunderung die deutsche Flagge an seinem Heck empor. Welch ein Jubel, welche Hurrahschreie! Alle hatten den Dampfer für einen englischen gehalten, denn Form und Bau ist nach englischer Art. Rasselnd läßt der englische Zuckerdampfer seinen Anker wieder fallen. Aus Angst? Mäwe? Wer kann's wissen? Sollten nicht unter dem Verschlag dort auf dem Vorschiff Geschütze stehen? Der Engländer hält es daher doch für sicherer, im Hafen zu bleiben, so lange, bis die holländischen Behörden dieses Rätsel gelöst haben. Erst nachdem sich herausgestellt hat, daß wirklich keine Gefahr im Anzuge ist, klariert John Bull aus und geht in See. Alles ist inzwischen auf den Beinen, um die tapferen Landsleute zu begrüßen. Ruder- und Segelboote, sogar Schauerprahme umringen das namenlose Schiff und jubeln der Besatzung zu. Da kommt die Barkasse des Hafenmeisters mit voller Fahrt dahergesauft. Kraft seines Amtes stürzt der Hafenmeister an Bord. Er ist ja dazu berufen, dieses wunderbare Rätsel zu lösen.

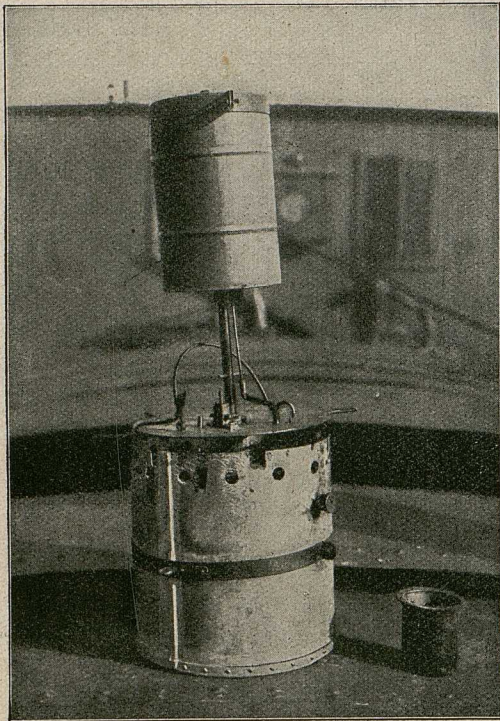
„Wo kommen Sie her, und wie heißt Ihr Schiff?“ — „Deutscher Dampfer „Marie“ aus Deutsch-Ostafrika“, entgegnet der wettergebräunte, härtige Kapitän. — „Sonderbar“, murmelt der Beamte und stellt nun an den Kapitän allerlei Fragen. Lächelnd beantwortet sie der Seemann. Schließlich erklärt er, das Schiff untersuchen zu müssen. Nun beguckt der Hafenmeister sich das Schiff von oben bis unten; zuerst auf dem Vorderdeck, wo er unter dem Segelwerk Geschütze vermutet. Er findet nichts dergleichen. Nun das Achterschiff. Wie sieht es dort aus! Englische Geschosse hatten sich dort mit Eisenplatten, Lufendeckeln, Scherstücken

und sonstigen Eisen- und Holzteilen herumgebalgt. Die Maschinenkammern sowie die Mannschaftsräume sind von den Granaten weggeblasen. Boote, fast keine mehr, und die Davits krummgebogen und abgeschossen. Alles ist ein Wirrwarr. Das Deck ist wie ein Sieb, alles von Granaten durchlöchert. Der Hafenmeister kann nur feststellen, daß das Schiff leer ist. „Also Ladung haben Sie nicht im Schiff, Herr Kapitän?“ — „Nein, die habe ich schon gelöst.“

Aber das Schiff trug doch eine Fracht, wie sie nur je ein Schiff getragen hat: eine Heldenschar. Zwanzig deutsche feste Seeleute, denen der Schalk und der Mut aus den Augen bligten. Und ihre Führer Männer, denen der Ernst und die Verantwortlichkeit auf der Stirne geschrieben steht. Dazu noch zwölf stämmige Suahelineger, die darauf schließen lassen, daß die „Marie“ aus Afrika kommt.

Mit dem zerschossenen Schiff ist zum ersten Male während des Krieges Wirklichkeit zu uns gekommen und zugleich die lebendige Botschaft von deutschem Mut und Willen. Dem deutschen Namen hat die tapfere Besatzung der „Marie“ hier in Indien alle Ehre gemacht und uns Deutschen unäglliche Freude bereitet.“

Die Abenteuer eines Teils der kühnen Seefahrer sollten damit aber noch nicht zum Abschluß gekommen sein. Die „Manila Weekly Times“ enthält über ihre weiteren Fahrten den folgenden kurzen Bericht: „Kapitän Sörensen und zwei Matrosen Jørksen und Toft von dem in Batavia internierten deutschen Dampfer „Marie“ beschlossen, zu fliehen, um zu versuchen, auf dem Wege über die Philippinen die Heimat wieder zu erreichen. Mit noch zwei anderen Deutschen unternahmen sie die 1500 Seemeilen lange Fahrt nach Mindanao in einem nur 20 Fuß langen offenen Segelboot. Sechzig Tage kämpften die tapferen Männer mit Sturm und schwerem Seegang, der das gebrechliche Fahrzeug stündlich zu vernichten drohte. Während der ganzen Zeit stand das Wasser stets knietief im Boot. In den letzten zwei Wochen gingen ihnen die Lebensmittel aus, so daß sie bei der endlichen Ankunft in Celebes halb verhungert waren. Trotzdem wagten sie nach einigen Wochen Erholung in Celebes die Weiterfahrt im gleichen Boot nach den Philippinen. Nach unendlichen Mühseligkeiten glückte ihnen auch dieses Wagestück und die tapferen Seeleute kamen unverfehrt in Manila an.“



Rumänische Treibmine.

Rumänische Treibminen.

(Hierzu das nebenstehende Bild.)

Nicht nur an den Meeresküsten und in den Seebecken, auch in den großen Flüssen spielen die Minen in dem gewaltigen Weltkrieg eine große Rolle. Insbesondere war die untere Donau, bevor sie ganz in die Hand der Mittelmächte kam, der Schauplatz des Kampfes mit Minen. Die serbischen Minen haben die Eroberung Serbiens und den Donauverkehr sehr erschwert. Noch lange nachdem die tapferen deutschen und österreichisch-ungarischen Krieger die Donau bei Belgrad und Semendria überschritten hatten, mußten eigene Minenfänger, das sind Schiffe mit einer rechenartigen Vorrichtung am Bug, den Strom von den serbischen und russischen Minen säubern. Auch die Rumänen bedienten sich vielfach ähnlicher Minen in der Donau, die sie zum Teil schon in Friedenszeiten ausgelegt hatten. Man unterscheidet Beobachtungsminen, die vom Lande aus unter Wasser zur Entzündung gebracht werden, und Kontaktminen, die sich entzünden, wenn Schiffe an sie stoßen. Die Kontaktminen sind entweder verankert, oder sie treiben als Treibminen im Wasser. Die Rumänen haben zumeist die letztgenannte Art von Minen verwendet; diese hatten den Zweck, die Schiffe der Mittelmächte und die von ihnen geschlagenen Schiffsbrücken zu gefährden. Glücklicherweise waren aber diese rumänischen Treibminen — deren Bau