

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

Im Auto auf Dampfersuche.

(Aus einem Feldpostbrief.)

Als die belgische Binnen-schiffahrt wieder in Gang gebracht werden sollte, fehlte es allenthalben im Lande an Schleppdampfern. Die Mehrzahl davon war über die holländische Grenze ausgerückt, und der Rest, dem der Rückzug durch Brückensprengungen abgeschnitten war, hatte sich irgendwo versteckt. Die Kanäle und Flüsse wurden zwar mit Motorbooten nach diesen Flüchtlingen abgesehen, aber die Boote stießen überall auf Hindernisse im Fahrwasser, welche viele Strecken gesperrt und deren Verbindung untereinander unterbrochen hatten.

Wir rüsteten daher eines Tages das Kommandanturauto zu einer Kaperfahrt aus, um die Gewässer südlich der Schelde nach brauchbaren Schleppdampfern und Motorschiffen abzusuchen. Namentlich von letzteren gibt es ja in Belgien eine große Anzahl. Doch war uns bekannt, daß fast alle diese Schiffe in Antwerpen zusammengesogen worden waren, wo sie bei der Flucht der Bevölkerung während der Belagerung und beim Abzug der belgischen Truppen benutzt wurden.

Zur Begleitung auf dieser Kaperfahrt über Land, welche über Schlachtfelder und durch mehr oder weniger zusammengeschoffene Ortschaften führte, nahmen wir einen deutschen Dampfermaschinisten, jetzt Seewehrmann, mit. Dessen Schiff war seinerzeit in Gent von den Belgiern beschlagnahmt worden. Er nahm den Karabiner des Wagenführers zwischen die Knie, um nötigenfalls Feuer nach vorn geben zu können, während wir selbst mit Brownings, wenn erforderlich, Breitseiten — nach rechts und links — und Heckfeuer, d. h. nach hinten, abgeben konnten. Am Scheinwerfer wurde ferner noch unsere kleine Bootsflagge festgesteckt, so daß das Auto ganz wie ein Kreuzer auffrisirt erschien, der auch seine Schiffspapiere vorweisen konnte, die in entsprechenden Dienstaussweisen über Person und Auftrag bestanden. Unsere blaue Uniform war auf der Landstraße noch unbekannt, und selbst Feldgrau ließen die Doppelposten an den Ortseingängen nicht durch ohne sorgfältige Prüfung des Ausweises.

Wir kamen durch D., wo fast kein Haus unversehrt geblieben war. Selbst die Fernen zu beiden Seiten der Landstraße verrieten durch ihren Zustand, daß hier Haus um Haus gekämpft worden war. Neben und inmitten malerischer Ruinenstätten einzeln stehengebliebene kahle Brandmauern, Schornsteine und Windmühlen mit zersehten, zerbrochenen und angebrannten Flügeln. Zu diesem wirren Chaos als Gegenstück friedlicher Ruhe längs der Straße deutsche Soldatengräber,

geordnet angelegt und bereits mit Weiden und Anpflanzungen versehen. Durch andere Ortschaften, die weniger gelitten hatten, fuhren wir in der Mittagsstunde in Malt (Mlost) ein, wo wir die Dendre erreichten.

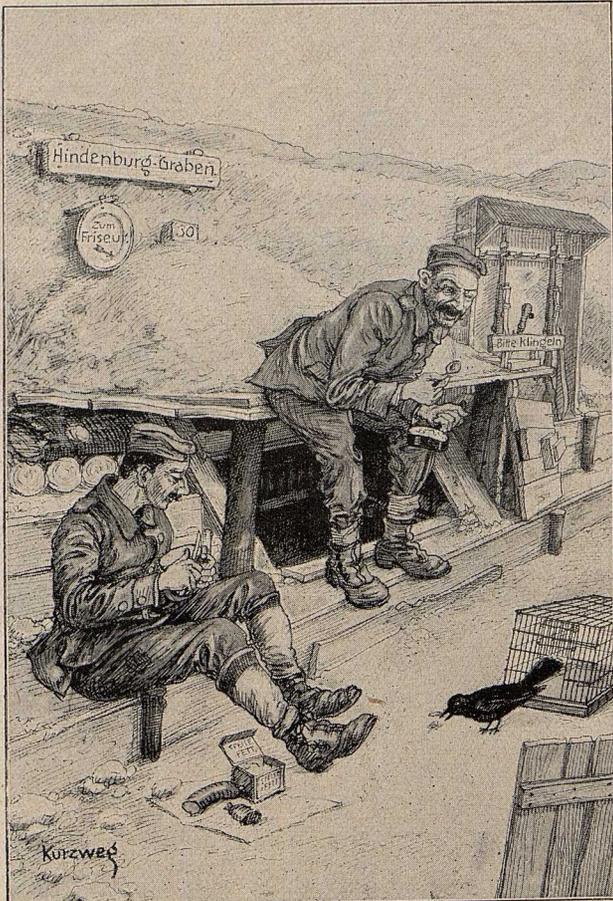
Das winklige flandrische Städtchen war recht belebt, aber wir vermieden es, Einwohner nach dem Weg zur Schelde zu fragen, um unsere Absichten nicht zu verraten und ihnen keine Gelegenheit zu Sabotage zu geben. Nach der Karte nahmen wir die Richtung und gelangten bei der Eisenbahnbrücke ans Wasser. Als wichtiger Knotenpunkt war sie gründlich gesprengt und lag in einem wirren Haufen von Gestein und Eisenteilen in der Dendre, die reißend, schäumend und wirbelnd darüber weg strömte. Oberhalb der Brücke war somit jeder Schiffsverkehr gründlich gesperrt und von dort nichts mehr zu holen. Also fuhren wir stromabwärts.

Wieder ins Freie gekommen, sahen wir in der nächsten Strombiegung hinter dem Damm zu unsrer freudigen Überraschung, nicht weniger als fünf Dampferschornsteine; zwei davon mit Streifen in den belgischen Farben schwarz-gelb-rot. Mit dem Auto konnten wir hinter dem Damm dicht heranfahren. Von ihm führte eine Laufplanke nach dem zunächst am Ufer liegenden Dampfer, und von diesem konnte man weiter auf die anderen steigen, welche daneben und dahinter lagen.

Mein Kamerad traute sich nicht recht über die schwankende schmale Planke und blieb mit dem Fahrer am Lande, um unsern Rückzug zu sichern, denn das schnaubende Auto hatte sofort viel Volks angelockt, meist recht wenig Vertrauen

erweckende Gestalten darunter. Die Dampfer lagen alle so weit vom Ufer ab, daß dieses nicht durch einen Sprung zu erreichen gewesen wäre, wenn die Gaminz, während wir alle an Bord waren, die Laufplanke aufs Land gezogen oder ins Wasser geworfen hätten. Wir wären gefangen gewesen, und aus sicherem Versteck hätten sie uns noch ausgelacht dazu. So ging ich denn nur mit meinem Dampfermaschinisten hinüber auf die mit Glatteis überzogenen eisernen Decks.

Die Schiffe schienen verlassen zu sein. Alle Einstiegluken und Niedergänge waren verschlossen, doch aus dem Küchenschornstein des vordersten Dampfers stieg jetzt dünner Rauch auf. Also mußte dort jemand an Bord sein. Wir kletterten hinüber, von dem hohen Bug des einen auf das niedere Heck des anderen. Die Belgier am Lande grinsten und freuten sich schon im voraus, mein Kamerad fürchtete dagegen, daß wenigstens einer von uns auf den vereisten Schiffen ausgleiten und ins Wasser stürzen würde. Aber von Seemannsfäusten läßt immer nur eine los und die andere packt um so fester zu.



Postkarte aus dem Felde.