

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Volksfreund. 1901-1932 1916

240 (13.10.1916) Unterhaltungs-Beilage

Unterhaltungs-Beilage.

Die Hölle.

Der Kapitän des ersten deutschen Unterseebootes hat im Verlag von Ullstein u. Co. in Berlin unter dem Titel „Die Fahrt der Deutschland“ (Preis 1 M.) über seine Amerikafahrt berichtet, soweit das heute während des Krieges möglich ist. Um unsere Leser ein Bild von Inhalt und Form des Berichtes zu geben, veröffentlichen wir daraus einen Abschnitt, aus dem man erfährt, daß der Besatzung die größten Qualen nicht weit von der amerikanischen Küste auferlegt wurden. „Der Juni ging allmählich seinem Ende zu und leider auch das gute Wetter. Auffommende südwestliche Dünung und das Ausbleiben der erhofften Westströmung waren Zeichen eines im Süden den Lauf des Golfstroms entlang ziehenden Sturmzentrums. So fahren wir noch einen Tag. Am Abend beginnt es schwall und drückend zu werden; hinter blutiger Dämmerung geht die Sonne zögernd unter. Drohend aussehende Luft und heftiges Wetterleuchten, dazu rasch wachsende feuchte Schüppe in der Atmosphäre verkünden die Nähe des Golfstroms. In der Nacht setzen mahlos heftige Gewitter ein, mit einem von allen Seiten umspringenden Wind und wild durcheinander laufender See, die das Steuern merklich erschwert. Messungen ergeben ein Zunehmen der Wassertemperatur, die schließlich bis auf 28 Grad Celsius steigt. Wir sind im Golfstrom, der seinen Umriss in der Luft über sich durch einen feurigen Kranz von schwersten Tropengewittern bezeugt. Starke Meeresleuchten und heftige atmosphärische Störungen sind weitere Begleiterscheinungen des Stromes. Wir merken das an unserm F.A.-Apparat (Funkentelegraphen), der durch die Spannungen der elektrisch überladenen Luft irritiert wird und zu streifen beginnt. Bis jetzt hat er uns jeden Tag die Seeresultate der Stationen treulich übermittelt. Das Meeresleuchten behindert den Ausguck sehr stark; man ist manchmal geradezu geblendet, die Augen werden gereizt und der Blick unsicher gemacht durch das ständige Funkeln der Meeresoberfläche in der tiefen schwarzen Nacht. Das ist nun sehr unangenehm, denn wir kommen jetzt in eine Gegend, wo sich viele Dampfertrümmern und doppelte Vorsicht am Platz ist. Dazu wird das Wetter äußerst bössartig; großer Seegang kommt auf, schwere Hagelböen prasseln auf das Deck und in die schäumenden aufgewühlten Wogen. In der Runde über dem schwebenden Meer hängen schwere schwarze Wolkenbänke, aus denen es unaufhörlich fahlgelb aufschneit: ganze Breiten von Eiskübeln. Dann rückt die Luft draußen plötzlich in tiefen schwarzen Nacht zurück, während auf Augenblicke das Boot und das umgebende Wasser in grünlichem Licht aufklammern, in allen Einzelheiten sichtbar. . .

Die ganze Atmosphäre ist in einem brüllenden Aufbruch, es rollt über uns mit einem einzigen, ununterbrochenen Donnerkrachen, wir kommen in das Zentrum. Ein Gegenregen von Unwettergewittern tobt um das Boot, es ist wie das Ende aller Dinge. . .

Plötzlich tauchen hinter uns die Kopplaternen eines großen Dampfers auf. Wir können ihn in der dunklen Nacht umgesehen aus dem Wege gehen. In einiger Entfernung zieht er wie eine leuchtende Erscheinung vorüber; es ist ein Passagierdampfer, der, seinem Kurs nach zu schließen, aus dem Mittelmeer kommt. Ich muß gestehen, wir blästen seinen Lichterkeil noch mit einer kleinen Regung von Neid nach, bis ihn Regen und Dunkelheit wieder verschluckten.

Am nächsten Tag erreicht das Unwetter seinen Höhepunkt. Orkanartige Böen setzen daher, die Luft war von ständigem Gischte erfüllt. Das Wasser geht nicht mehr in Fäden nieder, es sind ganze Kasabden, es sind Wände von Wasser, die da vor uns herunterstürzen und geradezu schmerzhaft auf Gesicht und Hände prasseln. Der Regen ist so dicht, daß man nicht mehr gegen ihn sehen kann. Um nur ein wenig Umschau zu gewinnen, muß man eine kleine Glaslinse vors Auge halten, mit dem Ergebnis, daß ein kleiner Sturzbach von der Scheibe in den Kessel geweht wird.

Das Boot arbeitet außerordentlich schwer in der tobenenden See. Die Wogen werfen es hin und her, daß es in allen Verbänden kracht. Manchmal holt es so über, daß man sich mit der einen freien Hand kaum noch an der Brüstung halten kann. Es ist ein Inferno.

Aber es ist nichts gegen die Hölle dort unten im Boot, besonders in der Maschine. Bei der wilden See müssen natürlich alle Läden geschlossen sein; auch das Turmloch kann nur zeitweise offengehalten werden. Wohl arbeiten zwei große Ventilationsmaschinen unaufhörlich. Aber die frische Luft, die sie aus dem fargfälligen der Brechern geschluckten Ventilationsschacht nach unten saugen, wird von den gierigen Dieselmotoren sofort verschlungen. Die gefräßigen Ungeheuer geben voll und ganz dafür nur Hitze ab, schwere lastende Hitze mit fürchterlichem Deldunst geschwängert, die nun von den Ventilatoren im Kreislauf durch alle Räume gepumpt wird. Erfrischung kann solche Ventilation nicht mehr bringen. Die Luft im Boot ist dabei bis zu einem phantastisch hohen Grad mit Feuchtigkeit gesättigt. Man glaubt gar nicht mehr in ihr atmen zu können und sieht resigniert oder mit Galgenhumor dem Moment entgegen, wann man eigentlich zum Fische werden müßte. Bei geschlossenen Läden sammelt sich in dem abgesperrten Schiffskörper überall Schweißwasser an, das in der Wärme wieder verdunstet, alles durchfeuchtet und schimmeln läßt. Alle Schüffächer und die Türen der Schränke quellen auf und klappen; dazu kommt das nasse Zeug, mit dem die Wachenenden vom Turm kommen und das nun das ganze Boot verpestet.

Man kann sich gar keinen Begriff machen von der Atmosphäre, die so allmählich entsteht, von der Hölletemperatur, die in dem Boot brütet. Wir hatten im Golfstrom eine Außentemperatur von 28 Grad Celsius. So warm war schon das uns umgebende Wasser. Frische Luft kommt nicht mehr herein, und im Maschinenraum hämmern in rasendem Viertel zwei sechszylinderige Verbrennungsmotoren. Die Kraft ihrer Explosionen jähren sie in die wirbelnden Kurbelwellen, mit glühendem Atem tragen die verbrannten Gase zur Auspufföffnung hinaus, aber die Glut der unaufhörlichen Verbrennungen bleibt in den Zylindern und teilt sich der ganzen ätzenden, stählernen Umgebung mit; eine abenabklemmende Wolke von Hitze und Deldunst geht von den Maschinen aus und verbreitet sich lassend durch alle Räume. Die Temperatur stieg in diesen Tagen bis auf 53 Grad Celsius. Und in einer solchen Hölle leben und arbeiten Menschen. Stöhnend wälzten sich die nackten Feindächter in ihren Kojen; an Schlaf war kaum zu denken, und wenn einer gerade davon war, in ein dumpfes Dindämmern zu versinken, dann weckte ihn der über die Stien unaufhörlich in die Augen rinnende Schweiß.

Kost wie Erfrischung scheint, wenn die acht Stunden Ruhe vorüber sind und die neue Wache in die Zentrale oder in die Maschine rückt. Nun aber geht das Martyrium erst an. Nur mit Unterbrechung und Gose befeindet stehen die Leute auf ihren Posten, um die Stien ein Loch gebunden, das den rinnenden Schweiß von den Augen fernhalten soll. Das Blut glüht und rost in den Schläfen, wie Feuer lüchelt in allen Adern; nur mit höchster Willensanstrengung gelingt es, den schweißüberströmten Körper zu mechanischer Dienstleistung zu zwingen und sich die vier Stunden Wache aufrecht zu erhalten. . .

Aber wie lange noch wird das auszuhalten sein? Ich habe in jenen Tagen kein Tagebuch mehr geführt und finde nur die Aufzeichnung: „Höher darf die Temperatur nicht mehr steigen, wenn es die Leute im Maschinenraum noch aushalten sollen.“ Aber sie haben es ausgehalten, sie blieben aufrecht wie Geiden, sie taten ihren Dienst, erschöpft, glühend und schweißbedeckt, bis das Sturmleuten hinter uns lag, bis es draußen aufklarte, bis die Sonne durch die Wollen brach und der abnehmende Seegang gestattete, die Läden wieder zu öffnen.

Dann stiegen sie heraus aus ihrer Hölle; bleich, ältreidend und schmutzbedeckt kamen sie ans leuchtende Tageslicht und freuten sich der Sonne, als schiene sie ihnen zum erstenmal. . .

Dermisches.

ck. Die Nährhefetur im Gefängnis. Die in Anbetracht der notwendigen Heranziehung neuer Nährstoffe angestellten theoretischen Untersuchungen über die Brauchbarkeit der Nährstoffe als Nahrungsmittel wurden nunmehr in erfolgreicher Weise durch einen praktischen Versuch, nämlich eine an Injassen der Freiburger Strafanstalt vorgenommene Nährhefetur, ergänzt. Wie der durch seine Untersuchungen auf diesem Gebiete ausgezeichnete Geh. Hofrat Prof. Dr. Max Schottelius, der die erwähnte Kur leitete, selbst in der Deutschen Medizinischen Wochenschrift ausführt, handelte es sich darum, den praktischen Wert der Nährhefe, zum Beispiel als Ergänzung der eingeschränkten Brotration, nachzuweisen. Die Nährhefe ist ein griechelartiges, hellbraunes Pulver mit einem karamellartigen Geruch und von indifferenter Geschmack. Sie besteht aus eiförmigen Gefäßzellen, die etwas kleiner sind als die frischen Hefezellen. Nachdem bei einer Anzahl von mit Nährhefe hergestellten Gerichten festgestellt worden war, daß die Verdaulichkeit und der Geschmack der Speisen durch den Nährhefezusatz in keiner Weise ungünstig beeinflusst wurden, sollte die Nährhefe vor allem in den Volksküchen als Suppen- und Speisezusatz verwendet werden. Die letzte Probe wurde an zehn Gefangenen der Freiburger Strafanstalt vorgenommen, denen man mit ihrer Einwilligung vier Wochen hindurch mit den täglichen Mahlzeiten Nährhefe verabreichte. Vor allem galt es festzustellen, ob die Nährhefe die ausfallenden Brotmengen ersetzen könne und eine Verbesserung der Pflege auf diesem Wege möglich sei. So erhielten die zehn Gefangenen täglich 30 Gramm Nährhefe, die in drei gleichgroßen Portionen als Zusatz zu der gewöhnlichen Kost abgegeben wurden. Da die erste Probemache sehr günstig verlief, erhöhte man die Tagesration auf 50 Gramm und späterhin auf 100 Gramm. Als die diernachige Kur abgeschlossen war, erklärten die Gefangenen einstimmig ihre völlige Zufriedenheit mit dem Nährpulver, das ihnen keinerlei Beschwerden verursacht habe, und sie sagten weiter aus, daß sie bei gleicher Arbeit trotz der eingeschränkten Brotration weniger Hunger verspürten hätten. Auch im allgemeinen schien das Wohlbefinden merklich gehoben, und zwar nicht nur körperlich, sondern auch geistig und seelisch. Das Resultat dieses äußerst interessanten Versuches der Ernährung mittels Nährhefe fasste Professor Schottelius folgendermaßen zusammen: von neun mit Nährhefe ernährten Personen (ein Gefangener war knapp nach Beginn der Versuchszeit ausgeschieden) nahmen fünf an Gewicht zu, 2 hatten nach der Probe dasselbe Gewicht wie vorher und zwei nahmen ein wenig an Gewicht ab. Dagegen hatten von den ohne Nährhefe ernährten Kontrollpersonen sechs an Gewicht abgenommen. Insgesamt betrug die Differenz zwischen der mit Nährhefe und der ohne dieselbe ernährten Gruppe 13 Kilogramm zugunsten der Nährhefepersonen. Nach diesen und auch durch andere Forscher gewonnenen günstigen Erfahrungen erscheinen die Vorzüge einer Verbesserung der Kriegskost durch Zusatz von Nährhefe einwandfrei erwiesen, da abgesehen von der Gewichtszunahme auch eine Erhaltung des Körpergewichtes geleistet wird.

Die Edelgase. Der große Chemiker William Ramsay, dessen Tod wir vor einigen Tagen gemeldet hatten, ist der Entdecker des „Edelgases“ Argon gewesen. Die sogenannten Edelgase — der Name ist nicht gerade glücklich gewählt — fand Ramsay im Verlaufe seiner Untersuchungen über die Zusammenfassung der atmosphärischen Luft. Schon dem Chemiker Rayleigh war es aufgefallen, daß der atmosphärische Stickstoff schwerer sei als der auf chemischen Wege gewonnene. Ramsay interessierten diese Feststellungen umgekehrt und er begann sie experimentell nachzuprüfen, wobei er das spezifische Gewicht des atmosphärischen Stickstoffs in der Tat höher als das Gewicht des chemisch hergestellten fand. Sofort äußerte Ramsay die Ansicht, daß der atmosphärische Stickstoff noch eine Beimischung in Gestalt eines bisher unbekannten Gases haben müsse, und nach kurzer Zeit gelang der gemeinsamen Arbeit Ramsays und Rayleighs denn auch die Darstellung eines neuen Elements, dem die beiden Chemiker den Namen Argon gaben. Es war in seinem Verhalten ein merkwürdiger Stoff: jeder chemischen Einwirkung widerstand es sich hartnäckig und es blieb trotz allen Versuchen stets unverändert. Da der Chemiker unter Edelmetallen sich solche Metalle vorstellte, die sich nicht ohne weiteres chemisch verändern lassen, so nannten die beiden englischen Forscher jenes gasförmige Element, das sich noch weit hartnäckiger verhielt als das sprödeste Edelmetall, Edelgas. Später fand Ramsay noch eine Reihe weiterer Edelgase, das Neon, das Krypton und Xenon. Wissenschaftlich erheblich weitertragender noch war die Entdeckung des Heliums oder vielmehr sein Nachweis auf der Erde.

Das Helium führt, wie bekannt, seinen Namen daher, daß es zuerst, und zwar mit Hilfe der Spektralanalyse, auf der Sonne nachgewiesen wurde. Schon im Jahre 1868 wurde bei einer Sonnenfinsternis im Spektrum des Sonnenlichts eine Linie wahrgenommen, die völlig unbekannt war und sich durch kein auf der Erde bekanntes Element klassifizieren ließ. Erst Ramsay fand im Verfolg seiner Studien und Versuche mit den seltenen Gasen ein Element, das dem theoretisch bereits seit länger als einem Menschenalter bekannten Helium spektralanalytisch völlig gleichwertig war.

Französische Schulen in der Feuerlinie. In jenen französischen Ortschaften dicht hinter der Front, deren Bevölkerung bis jetzt noch nicht zu flüchten brauchte, geht der Schulunterricht fort. So ist z. B. wie die „Revue des Deux Mondes“ berichtet, in Vethune die Knaben- und Mädchenschule in einem Schulgebäude zusammengefaßt worden. Die Lehrer und Lehrerinnen dieser gefährlichen Gegend — Vethune ist bereits von über 3000 Granaten getroffen worden — versehen ihren Dienst freiwillig und haben sich verpflichtet, auch bei heftiger Beschichtung am Platze zu sein, während in diesem Falle die Kinder fehlen dürfen, wenn sie wollen. In Vethune, ebenso wie in Arras, Coiffons, Pont-a-Mousson ist den Kindern ganz genau eingeschärft worden, was sie im Falle dringender Gefahr zu tun haben. Jedes Kind hat auf dem Platz vor sich eine elektrische Lampe liegen und weiß, daß es sich bei einem bestimmten Glockenzeichen sofort in den Keller zu begeben hat. Dann werden, wenn nötig, Gasmasken verteilt, deren Gebrauch den Kindern durch regelmäßige Übungen vertraut ist und im Keller dicht aneinander gedrängt, warten die Schüler, bis die Luft draußen wieder „weniger dick“ geworden ist. Wenn irgend möglich, wird der Unterricht auch unter der Erde fortgesetzt. Suchen in den meisten bedrohten französischen Städten die Schulkinder nur gelegentlich die Keller auf, so sind die Schulen in Reims vollkommen „Kellerjungen“ geworden. Nachdem im Oktober 1914 der Schulanfang durch die Kriegsergebnisse unmöglich geworden war, kam einem erfindungsreichen Kopf im Dezember der Gedanke, die Champagnerkellereien als Schulgebäude einzurichten. Raum genug war ja da, denn diese Kellereien, die sich zwei bis zehn Meter tief in die Kreide eingraben, ziehen sich in einer Breite von fünf bis zehn Metern mehrere Kilometer unter der Erde hin und erreichen eine durchschnittliche Höhe von 3½ Metern. Die Feuchtigkeit soll nicht allzu groß sein und für Erneuerung der Luft sorgen die Ventilationen, die in gewissen Abständen die Kellerröcke unterminieren. Freilich, die fremdliche Sonnenhelle ist durch das elektrische Licht nicht zu ersetzen, doch haben die Franzosen grüne Pflanzen mit in die Kellerräumen genommen und an den Wänden die Bilder ihrer Heerführer aufgehängt. Die erste Schule wurde in dem bekannten Weinbause von Pommery eingerichtet. Bald folgten die anderen Weinbäuser nach und es entstanden die Joffre-Schule, die Dubail-Schule, die Albert-Schule und andere. Durch Kellern und Weinbäuser, die bis zur Deckenhöhe aufgestapelt werden, sind die einzelnen Klassen derselben Schule von einander getrennt. Besonders eigenartig ist die Dubail-Schule, deren Kellerraum durch eine breite Zeltbahn in zwei Teile geteilt worden ist. Auf der einen Seite sind Reservetruppen untergebracht, während auf der anderen Seite vier Schulklassen Platz gefunden haben, in denen auch ganz kleine Kinder — bis zu 2 Jahren herunter — beaufsichtigt werden. Diese Kellerschule liegt am westlichen noch vorn — ist doch nur 1800 Meter vom ersten französischen Schützengraben entfernt. Der halb erstirnte Kanonendonner, der die dumpfe Begleitung der Unterrichtsstunden bildet, ist groß und klein zur Gewohnheit geworden.

Noch immer gibt es Ehrenmänner . . .

Noch immer gibt es Ehrenmänner, (Man kennt die Rollen am Geruch), Die sagen einfach: „Bruch ist Bruch! Wir sind die Zähler, ihr die Renner.“

Die Welt besteht aus Soll und Haben, Dort ist die Klinge, hier das Gefäß. Wer fern vom Schuß bleibt, machts Geschäft, Der andere stirbt im Schützengraben.

Der Tod hält draußen keine Ernte, Wir haben drinnen sie zu Geld. Das wäre die verkehrte Welt, Wenn kein Lebender von ihm lernte!

Aus jedem Unglück jagt der Weise Wie eine Biene Honiglein. Engländer halt! Für die daheim Besorgen wir die hohen Preise.

Um eure Schiffe wärs ja schade! Vernichtet euch! Es geht auch so. Ganz ohne jedes Mißlo Wirkt auch unsere inner- Blockade.

Noch immer gibt es Ehrenmänner . . . Und Strid und Galgen gibt es auch, Warum sie noch nicht im Gebrauch, Fragt tiefbetäubt der Menschenferner.

Edgar Steiger in der „Münchener Post“.

Heiteres.

Schlechtes Ramengedächtnis. In ein Hotel kommt zum Frühstück eine elegant gekleidete Dame und erlucht, Herr Oberleutnant Schüller von ihrer Ankunft zu verständigen. Der Portier erwidert, daß ein Herr dieses Namens im Hotel nicht wohnt. „Doch“, jagt er, „meinen Sie vielleicht Herrn Oberleutnant Schüller?“ „Ja“, entgegnet die Dame, „das ist er schon, bitte melden Sie mich! bin seine Frau.“