

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Volksfreund. 1901-1932 1917

71 (24.3.1917) Unterhaltungs-Beilage

Unterhaltungs-Beilage.

Tauchfahrt in der Ostsee.

Kiel, Februar 1917.

Zwischen Kreuzern und Linien Schiffen, deren Namen in feinen Flottenhandbuchs stehen, schlängelt sich unser Tauchboot hindurch in die Außenküste. Es ist eins von den großen Booten. Eng aneinandergepreßt stehen wir neben dem Turm — die eine Hand fest an dem Laufgelenk. Das Wasser plüft über den grauen Rücken, der sich vorn und achtern allmählich im Wasser verliert. Ein Dampfkrug unserer Ausrüstung. Schwarze Torpedobeeke schießen vor. Der Kommandant drückt seine Befehle durch den Turm hinaus. Der Dieselmotor rattert. Zwei weiße Bugwellen schäumen vor uns her. Immer freier, weiter wird der Blick. Mören kreisen über der grauen Flut, durch die vereinzelte Eis-Inseln treiben.

Das Boot ist ein Schulboot. Wir sollen heute über und unter Wasser manövrieren, wir sollen auch Probefahrten. Ich will beschreiben, wie das Tauchen war. Es wird auf allen Meeren täglich geübt und ist nichts Besonderes mehr. Ich will kein Erlebnis beschreiben, sondern was Du und Du und Du aus Anhalt oder Baden sehen und erleben würdest, wenn Du morgen plötzlich mit einem U-Boot zu Tal fährst.

Als wir weit draußen durch die See pflügen — am Horizont liegen ein paar vereinzelte Rauchfahnen — geht es in den Turm hinauf. Die Turmluke schießt sich. Noch einmal steigt man durch die beiden kleinen dicken Fenster links und rechts im Turm hinaus in die Luft. Dann steht man unten zwischen den ratternden, wirbelnden Maschinenteilen. In diesem kleinen Tauchboot ist es eng. Jeder Winkel ist berechnet. Wir werden vortwärts auf eine Seitenbank gedrückt. Das Boot macht klar zum Tauchen. — Oben im Turm sieht der Kommandant. Er ruft seine Befehle einem Matrosen herunter, der sie den Steuerern und Maschinisten weitergibt. Jeder Befehl wird laut wiederholt. Zuerst stoppt der Motor. Er ist wegen der entwickelnden Gase unter Wasser nicht zu gebrauchen. Es wird plötzlich still im Boot. Die Kommandos hallen lauter durch den langen schmalen Raum, der von zahlreichen Birnen erhellt ist. Jeder steht wartend auf seinem Posten. Niemand ist die Kommandogewalt so zentriert wie im Tauchboot. Bevor der Befehl zum Tauchen kommt, wird die Dichtigkeitprobe angestellt. Alle Ventile müssen dicht geschlossen sein. Aus einem Prüfventil wird Luft abgelassen. Wir stehen plötzlich unter verstärktem Luftdruck, der wir am meisten in den Ohren spüren. — Als wir noch über Wasser schwammen, waren die Ballasttanks leer. Dadurch hielt sich das Boot. Auf ein Kommando hin füllten sich einige dieser Tanks mit Wasser. Das Boot begann zu sinken. Zuerst ragte noch der Turm aus dem Wasser. Der Kommandant sah durch die kleinen Fenster über die weite grau-grüne Fläche. Neue Ventile öffneten sich. Das Wasser stürzte hinein. Das Boot sank tiefer. Schimmer die Fenster blühte er in das steigende Wasser, das hellgrün schimmerte. Dann wurde das Wasser dunkler und schließlich wie schwarz. Das Boot liegt jetzt tief unter der Oberfläche des Meeres — völlig still.

Damit ein Boot in gleichmäßiger horizontaler Lage bleibt, muß es zunächst gut „ausgetrimmt“, es darf weder vorder- und hinterläufig sein. Der Regulierung dieses Gleichgewichts dienen die verschiedenen vorderen und achtern Trimmtank. Auch das Gewicht der Menschen wird zu Hilfe genommen. Währenddessen sind die elektrischen Motoren eingeschaltet und eingekuppelt und wir gleiten unter Wasser mit geringer Geschwindigkeit. Das Tiefenmanometer zeigt den Druck einer 8 Meter hohen Wasserfäule über uns an. Die Luft im Boot ist etwas blig, die „Margarineluft“, wie die Matrosen sagen. — Aber nicht beschwerlich. Das Boot beginnt zu manövrieren. Dem Druck des Steuerkrüders gehorchend, beschreibe ich sanfte und scharfe Kurven. Einmal dreht es sich im Kreis, da helfen die Doppelschrauben mit. Dann klettert es auf und nieder. Diese Unterwasserfahrt des Tauchbootes stellt man sich am besten wie den Flug eines Aeroplans vor. Wie dieser durch das Höhenfeuer sich aufwärts schwingt und wieder niederstößt, so geradelt das fahrende Tauchboot in seinem Auf und Ab den Bewegungen seiner Tiefenfeuer. Wie die Luft in ihrer verschiedenen Dichtigkeit und Wärme die Bewegungen des Flugzeuges beeinflusst, so das Wasser die ruhige Fahrt des Tauchbootes. Auch hier gibt es Strömungen und Streifen von verschiedener Dichte, von verschiedenem Salzgehalt, verschiedener Temperatur. Die Nordsee trägt besser als die Ostsee.

Eine Zeitlang fahren wir mit ausgeprägtem Seerohr. Ich setze zu dem Kommandanten auf den Turm. Das Rohr wird durch elektrische Kraft ausgestoßen und eingeholt. Der Schaff ist nicht leicht zu drehen, da er vollkommen luft- und wasserdicht gegen außen abgeschlossen werden muß. Man zwingt sich die Augen in die Gummimuschel des Okulars und sieht das Meer wie in einem Fernglas. Eine Mönch. Ein Küstenturm in Richtung Fehmarn. Ein paar Schiffe. Man dreht den Schaff nach links und rechts um, um 100 Grad. Man sucht den ganzen Horizont ab. In ungefähr 5 Seemeilen Entfernung kommt ein deutsches Linien-Schiff hinter uns her gefahren. Wieder hinunter in den Raum. Neues Kommando: „Nuten!“ Wieder füllt sich einige Tanks. Man hört das Wasser brodeln. Die Steuerer drehen an ihren Rädern. Das Boot ist etwas nach vorn geneigt. Jetzt stoppt die Maschine. Stille. Das Manometer sinkt. 8 Meter, 10 Meter. Mächtig ein leichtes Anrücken. Ein Säueren an den Wandern dazuhen. Dann alles still. Wir liegen tief auf dem weißen Grunde der Ostsee. Die Luft wird dicker jeht. Man hat plötzlich das Bedürfnis zu rauchen und darf nicht. Denn die Luft muß gekreuzt werden im Tauchboot. Darum sollen bei der Unterwasserfahrt die dienstfreien Leute nicht umhersehen, sondern schlafen, denn der Schlafende verbraucht ein Sechstel desjenigen, der stauf arbeitet. 10 Minuten lagen wir im Sande der Ostsee. Nichts rührte sich. Das Boot stand völlig gerade auf seinem Kiel. Der Kommandant stieg vom Turm herunter und erzählte von seinem letzten Kampf mit der Mahalle in den Downs. Plötzlich höre ich ein dumpfes, dann knirschendes Geräusch, ein Rollen und Mahlen. Ich horche auf. „Das Amienschiff!“ — sagt der Kommandant — „gleich steht es über uns.“ Das Mahlen kam näher. Ich glaube, das Wirbeln der einzelnen Schrauben zu hören. Dann entfernte es sich. Und verlor in einem dumpfen zitternden Rollen.

Wir steigen wieder aufwärts. Der Dynamo wird eingeschaltet und beginnt zu jurren. Das Wasser wird aus den Tanks gepreßt. Das Boot hebt sich und schwankt. Zuerst sind wir vorderläufig und

bleiben mit der Nase im Sande stecken. Aber schnell wird umgetrimmt. Das Tiefenfeuer weist nach oben. Die Schrauben drehen sich. Das Manometer steigt. Wir fahren aufwärts. Jetzt soll geschossen werden. Schießen ist ein mißverständlicher Ausdruck, denn das Küster spielt beim Ausstoßen des Torpedos meist gar keine Rolle. Im Wasser fährt der Torpedo mit eigener Kraft auf sein Ziel los. Aber um aus dem Lanzierrohr des Bootes hinausgeschleudert zu werden, dazu bedarf er eines starken Druckes. Dieser Druck wird im allgemeinen durch Preßluft erzeugt. Beim ersten Schuß stößt ich wieder vorn auf der Seitenbank. Das Schrotz blüht oben aus dem Wasser heraus. Der Rohrmeister steht vor dem Rohr. Die Befehle schnarren aus dem Turm herab, werden fliegend weiter gegeben, nach hinten in den Maschinenraum, nach vorn zu uns. Zu den Steuerern. Jeder gespannt auf seinem Posten. Alles klar: Achtung! Los! Plötzlich ein Zischen und Gurgeln im Rohr. Das Boot schwanzt. Beim zweiten Schuß stöße ich oben im Turm. Wir liegen so dicht unter der Oberfläche, daß das Licht des Tages grünlich durch die beiden Fensterchen schimmert. Ein kleiner Küstenturm rückt dicht an uns heran. Der Kommandant feuert auf ihn los. „Noch hat er nichts gemerkt!“ Ich sehe einen Augenblick durch das Rohr. Frießlich zieht der Dampf seine Bahn auf den Eingang der Föhre zu. „Passen Sie auf!“ — sagt der Kommandant. „So wird gemacht.“ Ein paar Befehle fliegen in den Raum hinunter. Einzig klappen die Antworten wieder herauf. Alles klar. „Achtung! Los!“ Er drückt auf einen der schwarzen Knöpfe an der Turmwand. Wieder das Zischen und Gurgeln unten im Rohr. Das Drehen der Räder. Das Laufen der Manuskript. Wir schnellen hoch. Ganz hellgrün wird das Wasser an den Fenstern. Aber wir schnellen nicht heraus. Das Boot gehorcht dem feinen Druck des jungen Mannes. Nach einer Minute ist alles wieder im Trümm. „Wollen Sie den Dampf sehen?“ lacht der Kommandant. Ich zwänge mich in die Gummimuschel. Da fährt der kleine Kasten ruhig wie vorhin. Der Schuß war selbstverständlich blind. Bald darauf tauchten wir auf. Die Luke wurde geöffnet. Nicht umloß uns. Wir atmeten tief. Im Kreiswasser des kleinen Küstenturms fuhren wir in die Föhre ein.

(Kb.) Dr. Adolf Köpfer, Kriegsberichterstatter.

Konstantinopel als Mittelpunkt des Welt-handels im früheren Mittelalter.

Von Prof. Dr. M. G. Schmidt.

Die große Bedeutung, die Konstantinopel als Mittelpunkt des neuen Welthandelsweges Hamburg-Bagdad gewinnen wurde, lenkt den Blick auf die Zeit zurück, in der es schon einmal Mittelpunkt des Welthandels war, nämlich im frühen Mittelalter. Freilich ging der Handel damals im weitest-liehen den umgekehrten Weg. Heute fuchen wir vor allem Abfall für unsere Erzeugnisse im Orient. Damals beruhte die eigentliche Bedeutung Konstantinopels weniger darin, daß es die Waren des Abendlandes und die Roherzeugnisse des Nordens den Völkern des Ostens übermittelte, sondern daß es für die in der Kultur noch rückständigen Bewohner Europas als die Schatzkammer galt von all den Kostbarkeiten, die das im Wärdenglanz schimmernde Morgenland besaß.

Aber erst dann kann man so recht würdigen, weshalb Konstantinopel die Quelle alles Handels für die damalige Welt wurde, wenn man die Handelsentwicklung im Orient einer Berücksichtigung unterzieht. In das byzantinische Reich schloß sich ja ostwärts ein Hinterland, das unter den Segnungen der arabischen Kultur zu einem förmlichen Paradiese erblüht war.

Die ererbenden Geere der Kelten haben natürlich auch dem byzantinischen Handelsverkehr zunächst schwere Bunden geschlagen; aber nachdem der erste Fanatismus des Islams ausgehört hatte, trat die Gewinnlust und das lebhafteste Bedürfnis nach den allgenohnten Waren des ferneren Asiens den Sieg über die religiösen Gegenstände davon. Byzantinische Kaufleute erschienen als die unermüdbaren Handelsleute wieder an den Mägen, wo auch unter arabischer Herrschaft die ostfasiatischen Waren aufgeschleppt wurden, insbesondere auch in der neuen Metropole Bagdad, die am Tigris in der Nähe der Trümmer des alten Babylon dank der Tätigkeit der Abasiden im 8. und 9. Jahrhundert emporkam.

An der Spitze der Waren, die Gewerbesiege und Handels-tätigkeit der Araber den westlichen Völkern geliefert hat, stehen die Seidenstoffe, die selbst die fortgeschrittenen griechische Industrie nicht in der Vollkommenheit des Ostens zu liefern vermochte. Der seidene Krönungsmantel der deutschen Kaiser, der noch heute in der Schatzkammer der Wiener Hofburg gezeigt wird, ist von karajenischer Hand gefertigt und zeigt auf purpurrotem Grunde eine hellglänzende Jagd-szene.

Die Nachfrage nach orientalischen Webereien war im Abendland groß, wie ja auch unsere aus dem Arabischen kommenden Worte Atlas, Damast, Brokat, Leppich oder Baldachin zur Genüge beweisen. Neben der Seide kamen auch die besseren Sorten der Baumwolle aus der Levante, ferner das aus Kamelhaaren verarbeitete, plüschartige Kamelott und vor allem jene prachtvollen Leppiche, in deren Erzeugung die Kunstindustrie des Ostens noch immer den ersten Rang behauptet.

Ferner lernte man die Gewürze des Ostens schon vor den Kreuzfahrten auf dem Wege über Konstantinopel kennen und schätzen. In die Gewürze reichten sich als wichtige Ausfuhrgegenstände des Ostens die Karfimerien, Drogen und Medikamente. Eine bevorzugte Abnehmerin dieser Räu-cherwerke, wie Balsam, Aloe, Weihrauch u. a., war gleichfalls

*) Wir entnehmen diese Ausführungen einem soeben in dritter Auflage erschienenen Buche von Prof. Dr. Max Georg Schmidt: „Geschichte des Welthandels“ (Aus Natur und Geisteswelt, 118. Band, geb. 1.20 Mk., geb. 1.50 Mk., Verlag von W. G. Deubner, Leipzig und Berlin), das eine zusammenfassende Uebersicht von der Entwicklung des Handels vom Altertum an bis zum Weltkrieg gibt und mit einem Ausblick auf dessen voraussichtliche wirtschaftliche Folgen schließt.

die abendländische Kirche; aber auch die Damen an den Fürstern und Ritterhöfen wie in den Patrizierhäusern der Städte liebten es, diese hochgeschätzten Karfime in kunstvoll gearbeiteten Kästchen oder Fläschchen bei sich zu führen.

Eine Reihe von anderen morgenländischen Drogen gehörte zu den im Mittelalter begehrtesten Handelsartikeln: Safran, die Blütenmarbe eines Krokus, wurde nicht nur zum Gelbfärben der Tücher benutzt, sondern fand auch in der Hand des Arztes und in der Küche reichliche Verwendung. Dazu gestellten sich mannigfache Heilmittel, wie der Honigsaft des Mannas, das Süßholz der Karfimen, die Beeren des Lorbeerbaumes, der Tragant, das Gummi eines Strauches u. a.

Ein im Abendland leidenschaftlich begehrter Handels-artikel anderer Art waren die Edelsteine, die die Gebirge Asiens lieferten. Wie geschmackvoll die Goldarbeiter diese Edelsteine zu verarbeiten verstanden, das lehrt nicht nur die alten Inventarverzeichnisse fürstlicher Schmuckkammern, sondern insbesondere auch die Kostbarkeiten, die als Proben mittelalterlicher Kunstfertigkeit noch so vielfach in den großen Museen oder in dem Domschatz unserer alten Kirchen erhalten sind.

Demischnes.

„Dös ischt e Narr“. Der Schauspieler Dr. Throft erzählte in einem Buche: „Zeppelin, der Mensch, der Kämpfer, der Sieger“ (Verlag Robert Lutz, Stuttgart) eine hübsche Anekdote aus den Anfängen des Zeppelinschen Lebenswerkes: „Als ich im Jahre 1899 am Hoftheater zu Stuttgart ein Gastspiel absolvierte, sah ich an der gemeinsamen Mittagsstafel im Hotel Marquardt. In einer Ecke des Speisesaals fiel mir ein ähnerlich lebhafter alter Herr auf, der mehreren Offizieren etwas zu demonstrieren schien. Ich fragte meinen Tischnachbar, ob er den Herrn kenne. Darauf antwortete mir der biedere Schwabe, indem er mir im Tone gutmütigen Bedauerns zuflüsterte: Dös ischt e Narr — ein Graf Zeppelin! Der quate Mann meint, er könnt' durch d' Luft fahren!“

Jean Paul und der Druckfehlerstapel. Im Zeitalter der Schreib-, Seh- und Notationsmaschinen stellt sich der „Druckfehlerstapel“ gar zu oft ein und treibt sein Unwesen in den Spalten der Zeitungen. Auf der Leipziger Bugra hatte die Zentralkommission der Korrektoren Deutschlands eine interessante Ausstellung zusammengebracht, um dem Publikum die Schwierigkeiten des Berufes vorzuführen; besonders Auffsehen erregte die sog. „Schredens-kammer“, in der besonders „hahnbeidene“ Druckfehler zusammengestellt waren. Da ist es nun interessant über die vielgeplagten Korrektoren das Urteil eines Mannes zu hören, das um so schwerer wiegt, da es aus der Zeit kommt, da die „schwarze Kunst“ noch handwerksmäßig betrieben wurde. Jean Paul, der große Bayreuther Humorist, schreibt in seinen „Flegeljahren“, IV, Nr. 99: „Arme Korrektoren! Wer hat noch euren Mitterbeschwerden und Kindsnetze in irgendeinem Buche ernsthaft genug gedacht, daß ihr zu korrigieren bekommen! So wenig, daß Millionen in allen Welt-teilen aus der Welt gehen, wenn er teils hungert, teils friert, teils nichts hat als sitzende Lebensart, und wenn er ein Buch gern lesen möchte, das er zwar vor sich steht (noch dazu zweimal, geschrieben und gedruckt), aber korrigieren soll; denn der folgt er wie ein Kenner die Buchstaben, so entnimmt ihm der Sinn und er sitzt immer trister da; eben-jogut könnte einer sich mit einer Wolke, durch deren Dunst-stäubchen er eine Aube bestrahlt, den Durst löschen. Will er aber Sinn genießen und sich mit nachgeben, so rückt er blind und glatt über die Buchstaben hinweg und läßt alles stehen: reißt ihn gar ein Buch so hin wie die zweite Auflage des „Hesperus“, so steht er gar keinen gedruckten Unfug mehr, sondern nimmt ihn für geschriebenen und sagt: „Man verstehe nur aber auch den göttlichen Autor recht“. — Ja, wird nicht selber der Korrektor dieser Klage, bloß aus Anteil an dem Anteil, den ich zeige, so manches übersehen?“

Petersburg.

Läßt das Schicksal sich erreichen?
Spottend in dem dunkten Graus
Guckte man nach Wetterzeichen
An dem Welthimmel aus.
Stadt die wilde Wetterdeise?
Merkt man schon den Unterschied?
Zeigt sich irgendeine Preße
In der Mauer von Granit?
Ist es dieses? Ist es jenes?
Offnet sich ein Wunderhort?
Schafft ein Unvorhergesehenes
Wühlings das Erlösungsmort? ...
Siehe da — die rüstigen Ruffen
Haben sich ins Zeug gelegt;
Angehaunt und unbedruffen
Einen Umsturz angeregt.
Haben, weil der Hunger wüet,
Nicht gefadelt, nicht geschwächt,
Engelarten fest gemietet
Und als Hauptling eingesetzt.
Von der großen Weltentwende
Rast der Anfang, das steht fest —
Wenn sich auch das dicke Ende
Geht nicht überhauen läßt.

Peter im „Tag“

Heiteres.

Kindermund. Der U.S.G.-Säuler Waldemar hat auf dem nahen Muttergute die Schwestern, Viehställe und beständigen dicken, besonders aufmerksam hat er beim Wollen zugehört. Am Abend ist er jedoch nicht zu bewegen, seine Mühe zu trinten, die er mit entschiedenem Nachdruck betreibt. Darauf bezüglichen Fragen läßt er Schweigen und eine Miene des Abnehmens entgegen. Der Mutter erinnert ihn nun an das am Nachmittag auf dem Muttergute Gelebene, wo doch alles so schön und reichlich zugebe. Da plakt der Kleine zornig heraus: „Na, und wenn nun mal jemand beim Wollen an der falschen Strippe zieht?“ (Zugend)