

Der Roman.

Morgen-Beilage des Wiesbadener Tagblatts.

Nr. 243.

Dienstag, 17. Oktober.

1916.

Die Lierbachs-Mädels.

(Schluß.)

Münchener Roman von Emma Haushofer-Meisl.

(Nachdruck verboten.)

Wolkenlose blaue Septembertage waren Grete beschieden, als wollte die Heimat sich ihr in ihrem strahlendsten Lichte zeigen. Manchmal, wenn sie in das sonnig glühende Wasser hinausschwamm, dann kamen köstliche Momente des Vergessens über sie, in denen sie sich eins fühlte mit der Natur, losgelöst von aller Schwere, wie eingelullt von dem Gesang der Wellen.

Ihr Vater, den es tief betrüßte, wie ernst und still seine ehemals so lebensprühende Tochter geworden war, brachte ihr eines Morgens eine aufgezogene Leinwand und sagte:

„Setz dich mit mir auf den Studienplatz! Probier's nur einmal und mal wieder ein Skizzen! Das ist besser als immer so allein hinfinnieren.“

Sie saß gern neben dem Vater wie in früherer Zeit. Das Motiv, das er sich ausgesucht, war sehr hübsch: Ein Holzbrüchchen über einen kleinen Bach zwischen Schilf und Gestrüpp, dahinter die Berge. Anfänglich waren ihre Finger recht ungeschickt, da sie so lange keinen Pinsel mehr angerührt hatte; allmählich aber packte sie doch der Eifer.

„O mein, Gretel!“ sagte Lierbach einmal, „wenn ich dich nur auch wieder zu mir nehmen könnt wie die Trudel. Wenn du nur da bleiben dürtest!“

Sie seufzte und nickte ihm traurig zu.

„Ach, das geht ja nicht, Papa! Ich hab' eben gedacht, daß ich morgen unbedingt fort muß. Eigentlich hätt' ich ja schon heut' zusammenpacken sollen. Am Samstag löse ich sonst den Pfleger ab, damit er den Abend für sich hat und die Nacht ruhig schlafen kann. Mit Geld und guten Worten hab' ich ihn dazu gebracht, das letzte Mal zu verzichten. Nun will ich doch wenigstens Sonntag wieder zu Hause sein, damit er da frei ist. Den Pfleger muß man behandeln wie ein rohes Ei.“

„Das glaub' ich schon. Aber schad' ist's. Ich wollt' halt, du wärest überhaupt nie nach Frankfurt 'zogen! Das Rechte war's ja doch nicht, und es liegt mir oft schwer auf dem Herzen, daß meine zwei Mädels mit dem Heiraten gar kein Glück gehabt hab'n.“

„Schau, Papa, bei der Trudel ist's eigentlich noch besser ausgefallen, als man geglaubt hätt'!“ fing Grete an, die gerade die Gelegenheit günstig fand, um für die Schwester ein gutes Wort einzulegen. „Ihr Mann soll aber jetzt auch hier bleiben. Die Kinder dürfen nicht ohne Vater aufwachsen und die beiden haben sich ja immer noch so gern!“

„Ja, zärtlich sind's, wie wenn i' gestern geheiratet hätten! Mir scheint auch, daß der Waldemar in Amerika das Arbeiten und Rechnen g'lernt hat. Vielleicht geht's jetzt doch. Ja, ja, die eine Sorg' wär' man ein bißel los. Aber die andere! Um dich, mein gut's Kind!“

„Mir ist schon viel leichter ums Herz, weil ich nur wieder daheim, bei euch war!“ sagte Grete mit einem tabernen Lächeln.

Auf dem Rückwege ins Dorf begegnete sie dem alten

Postboten, dem sie ein Telegramm an Lüders mitgab: „Bin Sonntag in Frankfurt.“

Noch ein letzter strahlender Sonnenuntergang, ein blauer, klarer Morgen, die ihr den Abschied schwer machten! Als sie reisefertig war, erschien zu ihrem Erstaunen der Vater im städtischen Anzug.

„Ich fahr' mit. Hab' in München zu tun“, murmelte er. Aber sie fühlte mit heißer Dankbarkeit, daß er sie nicht allein abziehen lassen wollte.

Es war eine wehmütige Freude für sie, sein Atelier wieder zu betreten und hier, zwischen den Bildern, den Abend mit ihm zu verbringen. In der versperrten Wohnung roch es nach Kampfer und Naphthalin, aber Grete schlief doch gut in ihrem alten Mädchenstübchen, ehe sie früh morgens die Heimfahrt antrat zurück in die Treitmühle, zu der grauen Sorge.

Abichtlich hatte sie die Stunde ihrer Ankunft im unklaren gelassen, weil sie wußte, daß Lüders das Umsteigen in die Pferdebahn anstrenzte und sie es ihm unmöglich machen wollte, sie abzuholen. So wurde sie denn auch nicht erwartet. Als sie dem Kutscher ihre Straße, die Nummer nannte, schaute er sie so seltsam an. Er sagte nichts und sie fragte auch nicht; aber ein dumpfes Bangen war in ihr, wie man es so leicht bei einer Rückkehr empfindet, wenn man mehrere Tage lang keine Nachricht mehr bekam.

Das Bangen steigerte sich zu einer schweren Beklemmung, als auf ihr Klingeln niemand kam, um ihr Gepäck zu holen; als sie die Treppe hinaufkletterte. Sie hätte nicht zu sagen gewußt, woran es lag, aber sie hatte einen Eindruck der Verwirrung. Der Teppich war nicht gekehrt, abgefallene Blumenblätter auf den Stufen fielen ihr auf und es roch so sonderbar. — Dann kamen ihr fremde Herren entgegen mit ernststen Mienen. — Sie lief immer rascher den letzten Absatz hinauf. Die Tür stand offen, die ganze Dienerschaft war im Flur versammelt, aufgeregt, die Mädchen mit verweinten Augen.

„Die Frau! — O Gott, o Gott! — Die Frau Eschhofen!“ rief der Wärter, als sie eintrat, mit erschrockenem Ton, mit ganz verblähtem Gesicht.

„Habe Sie denn das Telegramm schon gekriegt, Madam?“ fragte das Stubenmädchen. „Aber das ist ja gar nicht möglich.“

„Um Gottes willen? Was ist denn“, stieß Grete hervor und hatte das Gefühl, als brähte sie gar keinen Ton heraus wie in einem schweren Traum.

„Ich bin schuldlos“, beteuerte der Wärter. „Ich hab' es dem Herren vom Gericht ad, gesagt.“

Grete stürzte vorwärts, immer noch mehr geängstigt von diesem Geruch von Gas und Äther, der ihr entgegen schlug. Hinter ihr drein gingen die weinenden Dienerrinnen und der verstörte Pfleger.

In dem großen Raum brannten im hellen Tageslicht flackernde Wachskerzen; die Fenster standen offen. Ihr erster Blick fiel auf das Bett, auf dem, wie sonst, ihr Gatte lag. Aber es war nicht mehr der qualvolle,

gereizte Ausdruck in seinem Gesicht, nicht mehr die mißmutige Falte, die seinen Mund herabgezogen hatte. Bläß und ergeben ruhte er auf dem Kissen in friedlicher Erlösung.

Ihr Herz, das eben noch so laut gepocht hatte, fühlte den Hauch dieses Friedens. Aber dann wendete sie sich um und schrie in jähem Schmerz auf. Wie schlafend lag ihr kleiner Freund auf dem Ruhebett. Seinen Körper verhüllte die Decke und der ernste Kopf mit dem dichten Haar sah schön und vornehm aus in seiner starren Blässe. Mit einem Zug der Größe, dem sieghaften Ausdruck des Überwinders.

Sie sank mit einem heißen Aufschluchzen vor dem Toten nieder. Wie aus weiter Ferne hörte sie den Bericht des Wärters:

„Herr Lüders hat selbst die Nachtwach übernehmen wollen; er hat's nicht anders getan. Ich sollt partout meinen freien Abend haben. Der Herr ist ja auch in der letzten Zeit recht unruhig gewesen und ich muß sagen, wie es ist: Wie ich in mei'm Zimmer war, hab' ich gleich geschlafen wie ein Sack. Ich hab' mir auch nir dabei gedacht, daß um 8 Uhr früh nicht wie sonst geschellt worden ist. Aber endlich bin ich doch an die Tür und hab' leise geklopft. Und da hab' ich den Gasgeruch gerochen. Wie es da immer noch still geblieben ist, bin ich freilich hinein und hab gemeint mich trifft der Schlag: So wie jetzt sind sie alle Zwei dagelegen! Ich stürz' gleich an das Fenster und reiß es auf, und wie sie sich gar nicht gerührt haben, die Trepp hinunter und zum Doktor! Der war zum Glück zu Haus. Eine Stund lang hat er Wiederbelebungsversuche gemacht, aber es hat nir geholfen. Er hat sich auch nicht denken können, woher das Gas gekommen ist, denn der Sohn war zu. Die Herren vom Gericht, die eben da waren, haben dann geglaubt, es käme aus dem Boden. Erst zuletzt hat einer an dem Schlauch von der Bettlampe einen Riß entdeckt. Der muß erst geplat sein, denn am Abend hat man nir von einem Geruch bemerkt und der Herr Lüders muß doch auch eingeschlafen sein. Wenn unser Herr sich nicht vor der Nachtlust gefürchtet hätt', daß man hätt' ein Fenster aufmachen dürfen, nachher wär das ganze Unglück nicht geschehen.“

Grete erhob sich langsam und heftete die brennenden Augen auf die Züge des toten Freundes, als müßte sie von der blassen Stirn die Lösung des düsteren Rätsels lesen. Aber solche Erhabenheit, so feierliche Würde verklärte das dunkle Haupt, daß ihr alle Gedanken erstarben in tiefer herzerbrechender Trauer um diese verlorene große Liebe.

Als sie dann allein blieb in dem Totengemach, in dem die Kerzen flackerten und die Blumenkränze, die man schon niedergelegt hatte, dufteten, da drückte sie, erschüttert, den ersten Kuß auf die stummen Lippen des toten Freundes, — den Kuß, den sie ihm im Leben nie vergönnt hatte.

* * *

Max Schmidt war Tag und Nacht gefahren, um zum Begräbnis seines ehemaligen Komvagnons rechtzeitig einzutreffen. Er mußte von der Bahn weg auf den Friedhof eilen. Aber als die Trauerfeier vorüber war, sprang er in einen Wagen um Grete zu sehen, Grete, die nun Witwe geworden war. Ihr Vater, ihr Schwager, mehrere Maler waren nach Frankfurt gekommen, um auch Lüders die letzte Ehre zu erweisen. Max hatte ein so heißes Verlangen, sie allein zu treffen, daß er sich in leidenschaftlicher Hast von allen losgerissen hatte, daß er die Treppe zu ihrer Wohnung atemlos emporrannte.

Mit verstörten Augen schaute sie ihn an, aufgelöst in Jammer.

Er hatte sie in die Arme schließen wollen mit einem heißen Schrei: Endlich, endlich bist du frei geworden! Aber vor diesem blassen, todtraurigen Gesicht stammelte er nur tröstend:

„Grete, Sie haben Ihre Pflicht getan bis zuletzt. Sie müssen sich doch sagen, daß dieser Tod eine Erlösung war für den Unglückseligen, für Sie — für uns alle!“

„Eine Erlösung für ihn, ja!“ wiederholte sie ernst. „Aber mein Freund, mein bester Freund, ist mit gestorben. Wir kommen manchmal so bange, furchtbare Gedanken.“

Sie hatte die Hände im Schoß liegen und sah da, ganz still und bleich in ihrem Trauergewand, wie eine Schuldbeladene, mit einem so starren, angstvollen Ausdruck auf dem verweinten Gesicht, daß Max sich besorgt zu ihr neigte:

„Sie müssen fort von hier. Ihr Vater soll Sie mitnehmen. Er wird nun gleich zu Ihnen kommen. Wir werden keinen Moment mehr allein sein. Grete, haben Sie denn keinen Blick mehr für mich? Seit sechsunddreißig Stunden bin ich unterwegs und habe kaum geschlafen, weil ich in dem Sämmern und Säusen des Ruges nur immer die eine Melodie hörte: Sie ist frei! Sie ist frei!“

„Ich kann nichts mehr denken, nichts mehr hoffen, muß nur immer weinen um meinen armen Freund, der mich so lieb gehabt hat, so selbstlos lieb!“ murmelte sie. „Ich habe nur einen Wunsch: Fort von hier, fort aus dieser kalten Pracht! Auf eine Berghöhe will ich, und ganz still, ganz einsam droben sitzen und hinabschauen in die ferne, verdämmende Welt. Vielleicht wird der frische Wind mir die Beklemmung fortwehen — Vergessenheit bringen!“

Sie sah nun zu ihm auf und zwang sich zu einem wehmütigen Lächeln:

„Vielleicht werde ich in der Grima doch die alte Grete wieder, die Sie lieb gehabt haben, Max!“

— Ende. —



Technische Streifzüge.



(Nachdruck verboten.)

Das Handels-U-Boot.

Von Th. Wolff-Friedenau.

Am 23. Juni 1816 trat die „Deutschland“, das erste Handels-Unterseeboot, von Helgoland aus seine Reise an, die das Boot durch den Kanal und den Ozean hindurch, an der Inselgruppe der Azoren vorbei nach Baltimore, der an der Ostküste Amerikas gelegenen Handelsempor der Vereinigten Staaten, führte, wo es seine kostbare Fracht, im wesentlichen Farbstoffe und Medikamente, löschte und dafür Erzeugnisse des amerikanischen Bodens, vor allem Rohgummi und Nickel, einnahm. Am 23. August, also genau

2 Monate nach der Ausfahrt aus dem heimischen Hafen, kehrte das Boot nach Bremerhaven zurück. Den auslauern den englischen und französischen Kriegsschiffen zum Trotz hatte das Boot zweimal einen Weg von je über 4000 Seemeilen zurückgelegt, hatte die englische Blockade durchbrochen und trotz der englischen Absperrung dem Handel zwischen Deutschland und Amerika inmitten des Weltkrieges wieder eine Möglichkeit erschlossen. Das volle Gelingen dieser Fahrt bedeutet daher mehr wie nur ein Schnippchen, das der englischen Blockade geschlagen wurde, es bedeutet einen vollen Sieg deutscher Technik und deutschen Unternehmungsgeistes auf dem Weltmeer und dem Weltmarkt, der

auch für den Weltkrieg von gegenwärtig noch kaum übersehbaren praktischen Folgen werden kann und dem Jubel in ganz Deutschland, der die glückliche Ankunft des ersten Handels-U-Bootes in Baltimore und noch mehr seine Rückkehr in den heimischen Hafen begleitete, vollste Berechtigung gab.

Aber auch für die Entwicklung der Schifffahrt und ebenso der Schiffbautechnik bedeutet die Fahrt der „Deutschland“ einen Meilenstein. Denn in dem Handels-U-Boot ist eine neue Schiffsförm geschaffen, die man außerhalb der Kreise der deutschen Schiffbautechnik noch bis vor kurzem für unmöglich hielt. Noch unmittelbar vor der glücklich erfolgten Ankunft der „Deutschland“ im Hafen von Baltimore machte ein amerikanischer Schiffbautechniker und Sachverständiger das Gerücht, daß Deutschland Handels-Unterseeboote zu bauen beabsichtige, die den direkten Handelsverkehr mit Amerika aufnehmen sollten, zum Gegenstand einer schiffsinnigen Abhandlung, in der er nachzuweisen suchte, daß dieses Problem bei dem gegenwärtigen Stande der Schiffbau- und Schiffsmaschinen-technik ein Ding der Unmöglichkeit und jenes Gerücht daher in das Reich der Märchen und Fabeln zu verweisen sei, wie sie der Weltkrieg ja in überreicher Anzahl hervorbringe. Drei Tage nachdem dieser Artikel gedruckt worden war, erschien die „Deutschland“ im Hafen von Baltimore und bereitete außer der Riesenüberraschung, die ihre Ankunft für die gesamte Welt bedeutete, auch jenem amerikanischen Sachverständigen eine böse Abfuhr seiner theoretischen Rechnung.

Jene Rechnung ging von der bis dahin als feststehend anerkannten Möglichkeit aus, die für ein Unterseeboot mit so großem Aktionsradius, wie ihn eine Seereise von Deutschland nach Amerika darstellt, geeigneten Motore zu konstruieren. Der Verfasser ging hierbei von den Erfahrungen mit den Kriegs-Unterseebooten aus, erwog aber nicht, daß ein lediglich Handelszwecken dienendes Unterseeboot ganz anderen Bedingungen hinsichtlich der Maschinenkraft und ebenso auch der benötigten Brennstoffmengen unterworfen ist. Vor allem kommt hierbei in Betracht, daß ein Handels-Unterseeboot nicht einer solchen Fahrgeschwindigkeit bedarf wie das kriegsmäßige Unterseeboot, das mit der größten technisch überhaupt erreichbaren Geschwindigkeit ausgerüstet sein muß, wenn es bei seinen kriegerischen Operationen, sowohl bei der Verfolgung feindlicher Schiffe wie auf der Flucht vor solchen, auf Erfolg rechnen können soll. Das Handels-U-Boot hingegen verfolgt nicht, der Sicht oder dem Angriff von feindlicher Seite aber sucht es sich durch Tauchen zu erwehren, also kann es mit einer wesentlich geringeren Geschwindigkeit auskommen. Verminderte Fahrgeschwindigkeit aber bedeutet zugleich die Möglichkeit einer bedeutenden Verringerung der Maschinenkraft und dementsprechend des benötigten Brennstoffverbrauchs. Und zwar steht der Bedarf an maschineller Energie und an Brennstoff im quadratischen Verhältnis zur Fahrgeschwindigkeit. Ein Schiff oder sonst ein Fahrzeug von bestimmter Geschwindigkeit bedarf gegenüber einem anderen Fahrzeug von der halben Geschwindigkeit nicht der doppelten, sondern der vierfachen Maschinenkraft und ebenso der vierfachen Menge an Brennstoff, und umgekehrt gegen ein Fahrzeug von doppelter Geschwindigkeit nur des vierten Teils der Maschinenkraft und des Brennstoffs wie jenes. Das macht es erklärlich, daß schon bei einer verhältnismäßig geringen Verminderung der Fahrgeschwindigkeit doch eine sehr wesentliche Ersparnis an Maschinenkraft und Brennstoff erzielt werden kann, und daß bei einem Handels-U-Boot, selbst wenn es nur um einen Teil der Fahrgeschwindigkeit des kriegsmäßigen U-Bootes langsamer als dieses fährt, doch leicht eine Ersparnis an den Schiffsmaschinen um 100 Pferdestärken eintreten kann. 100 Pferdestärken weniger aber bedeuten bereits eine sehr bedeutende Verminderung des Maschinengewichts und des benötigten Brennstoffes. Nehmen wir den Verbrauch pro Pferdestärke und Stunde mit rund 250 Gramm Brennstoff an, so beträgt die gesamte Ersparnis jener 100 Pferdestärken pro Stunde rund 25 Kilogramm, und daraus läßt sich leicht berechnen, wie groß die Verminderung des benötigten Brennstoffes bei einer Fahrt, die auf etwa 1000 Stunden berechnet ist, sein wird. Außerdem wird bei dem Handels-U-Boot durch

den Fortfall der kriegerischen Ausrüstung, der Geschütze, Torpedolagen, Panzerung usw. ein erheblicher Raum und ebenso ein bedeutendes Gewicht für nutzbare Last gewonnen. Alle diese und noch eine Reihe anderer Umstände wurden von den deutschen Schiffbautechnikern, als sie sich mit dem Problem der Konstruktion eines Handels-U-Bootes für die lange Fahrt von Deutschland nach Amerika befaßten, wohl erwogen und ließen die Ausführung dieses Projektes als technisch durchaus möglich erscheinen.

War so die rein technische Ausführung des Projektes als durchaus möglich erachtet worden, so kämen für die praktische Ausführung doch zwei andere Fragen in Betracht, nämlich 1. ob ein solches wie projektiertes Unterseeboot auch eine genügend große Nutzlast würde aufnehmen können, um mit praktischem Erfolge als Frachtschiff verwandt werden zu können. Diese Nutzlast mußte in angemessenem Verhältnis zu den hohen Baukosten und des weiteren zu dem erheblichen Risiko stehen, die die Fahrt eines deutschen Handels-U-Bootes über den Ozean und angesichts der auf der Lauer liegenden feindlichen Kriegsschiffe naturgemäß einschließen muß. 2. Ob die Bauzeit sich so weit verkürzen ließ, daß die fertiggestellten Boote noch während des Krieges zur praktischen und ergiebigen Verwendung kommen konnten. Die technische und kaufmännische Rechnung stritten gegeneinander. Heute, wo das erste Handels-U-Boot, die „Deutschland“, seine erste Hin- und Rückreise bereits hinter sich und jedesmal eine Fracht von vielen Millionen Mark Wert befördert hat und wo ferner bereits ein zweites deutsches Handels-U-Boot, die „Bremen“, auf dem Wasser ist, wissen wir, daß das Projekt technisch wie kaufmännisch restlos gelungen ist und die deutsche Technik gegenüber der skeptischen Voraussage jenes amerikanischen Sachverständigen glänzend recht behalten hat.

Das Handels-Unterseeboot ist in gleicher Weise ein Erzeugnis technischen Erfindungsgeistes wie kaufmännischen Unternehmungsgeistes. Das tritt bei der Entstehung der ersten Unterseeboote deutlich in Erscheinung. Denn die Idee zum Bau solcher ging zu gleicher Zeit von einer technischen und einer kaufmännischen Seite aus. Die Germania-Werft in Kiel hatte bereits das Projekt eines Handels-Unterseebootes von 600 Tonne Nutzlast fertiggestellt, als unter der Führung des rührigen Hanseaten Alfred Lohmann in Bremen die Deutsche Ozean-Reederei gegründet wurde, die dasselbe Projekt verfolgte. Beide Firmen wurden dann durch die gemeinsamen Bestrebungen zusammengeführt zu einem Syndikat zum Bau von Unterseebooten für Handelszwecke, und mit größter Beschleunigung wurde unmittelbar die Ausführung in die Hand genommen. Während noch die handelsgerichtliche Eintragung der Deutschen Ozean-Reederei erfolgte, wurden auf der Germania-Werft bereits die Spanten für das erste Handels-U-Boot gelegt. Die Germania-Werft war es, die im Jahre 1906 das erste deutsche Unterseeboot, „U 1“, fertigstellte, und sie darf auch den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, das erste deutsche Handels-U-Boot gebaut zu haben.

Die „Deutschland“ kann nur sehr bedingter Weise als „Boot“ bezeichnet werden, denn ihren Abmessungen und ihrem Raumgehalt nach ist sie vielmehr als Schiff bzw. als Untersee-Schiff zu bezeichnen. Die Abmessungen des Schiffes sind folgende:

Länge	65 Meter
Größte Spantenbreite . . .	8.9 „
Tiefgang	4.5 „

Die Wasserverdrängung des Schiffes beträgt 1900 Tonnen, die Nutzlast rund 850 Tonnen. Das entspricht etwa der Nutzlast von zwei bis drei großen Flußkähnen und kennzeichnet die „Deutschland“ mehr als Schiff wie als Boot. Jedenfalls übertrifft die „Deutschland“ mit diesen Abmessungen die kriegsmäßigen Unterseeboote ganz erheblich.

Die Maschinenanlage der „Deutschland“ besteht aus zwei 6-zylindrigen Viertakt-Dieselmotoren für die Überwasserfahrt, während für die Unterwasserfahrt Elektromotoren vorhanden sind, die mit jenen durch eine Reibungskuppelung gekuppelt werden. Außer diesen Hauptmaschinen für den Antrieb der Schraubenwelle sind in dem Maschinenraum noch eine ganze Reihe anderer Maschinen untergebracht. Die wichtigsten unter diesen sind die Pumpen zur Erzeugung von Preßluft, welche im

Betrieb des Unterseebootes eine sehr große Rolle spielen. Wenn das getauchte Boot wieder an die Oberfläche steigen soll, so muß das Wasser, das in die Tanks eingelassen ist und die notwendige Beschwerung des Bootes bewirkt, wieder ausgetrieben werden, was durch Preßluft geschieht, die, in die Tanks eingelassen, durch ihren bedeutenden Druck hier das Wasser verdrängen, so daß das Boot erleichtert wird und steigt. Bei den kriegsmäßigen Unterseebooten dient Preßluft überdies zum Antrieb bzw. zur Fortbewegung der Torpedos, die durch eine eigene Preßluftmaschine und eigene Propeller in Bewegung gesetzt werden. Beim Handels-U-Boot fällt diese Notwendigkeit natürlich fort. Alle für die Bedienung des Schiffes notwendigen Einrichtungen sind in einer Zentrale vereinigt, die ihrerseits durch einen Tunnel mit dem eigentlichen Maschinenraum verbunden ist. Über dieser Zentrale ist der geräumige Kommandoturm gelegen, der mit einem Periskop, dem Auge des Unterseebootes, ausgerüstet ist, das auch im untergetauchten Zustande des Bootes und inmitten der Dunkelheit des Meeres es möglich macht, die Vorgänge, die sich im weiten Umkreise über dem Boot abspielen, zu sehen. Ein zweites Periskop führt von der Zentrale aus nach der Oberfläche des Bootes. Das Periskop, eines der feinsten und scharfsinnigsten Erzeugnisse der modernen optischen Technik, ist zugleich eine der allerwichtigsten und notwendigsten Einrichtungen eines jeden Unterseebootes, gleichviel, ob des kriegsmäßigen oder des Handelsbootes. Ohne Periskop wäre das Unterseeboot in getauchtem Zustande blind und hilflos, da das Licht nur bis zu geringer Tiefe in das Wasser einzudringen vermag und schon etwa 5 bis 6 Meter unter dem Wasserspiegel absolute Dunkelheit herrscht, die jede Orientierung im Wasser selbst wie auch hinsichtlich der Vorgänge über dem Boot unmöglich machen würde. Die besten und vollkommensten Periskope werden gegenwärtig von der deutschen optischen Industrie hergestellt, und die großen Erfolge, die unsere kriegsmäßigen Unterseeboote bisher zu erzielen vermochten, verdanken sie nicht zum geringsten Teil ihren Sehrohren, ebenso wie das Handels-U-Boot ohne gute und leistungsfähige Sehrohre niemals seine gefährliche Fahrt hätte glücklich zurücklegen können. Selbstverständlich ist die „Deutschland“ auch mit einer funktentelegraphischen Einrichtung von beträchtlicher Reichweite ausgerüstet, die ihm während seiner langen und gefährvollen Fahrt eine ständige Verbindung mit der heimischen Reederei ermöglichte. Während man in der Bevölkerung über die Fahrt der „Deutschland“ völlig im ungewissen war und vielleicht auch manche Befürchtung für das glückliche Gelingen ihrer Reise laut wurde, war die Reederei durch Funkenspruch von Bord des Handels-U-Bootes aus dauernd über alle einzelnen Etappen ihrer Fahrt unterrichtet.

Die Besatzung der „Deutschland“ bei ihrer ersten Hin- und Zurückreise bestand aus 29 Mann, deren gute Unterbringung und Verpflegung besondere Sorgfalt verlangte, da die lange Reisedauer und die vielfachen Anstrengungen und Schwierigkeiten, die mit einer so abenteuerlichen Fahrt verbunden sind, vor allem auch der Aufenthalt in dem geschlossenen Boot während der Unterwasserfahrt, ganz ungewöhnliche Anforderungen an die Leistungsfähigkeit und Kraft eines jeden einzelnen Mannes der Besatzung stellt. Die neuesten Sicherheitsvorrichtungen, wie Telephonbojen, Lufterneuerungsvorrichtungen für die Unterwasserfahrt und ähnliche Einrichtungen, wie sie das Unterseeboot für seine unter so ganz ungewöhnlichen Verhältnissen vorstatten gehende Fahrt braucht, waren selbstverständlich ebenfalls vorhanden. Wie Brennstoff für die Maschinen, so führte die „Deutschland“ auch Lebensmittel für die doppelte Zeit mit sich. Selbstverständlich geht nur der kleinste Teil der Fahrt unter Wasser vorstatten, nur bei drohender Gefahr oder wenn sonstige dringende Verhältnisse es verlangen, wird getaucht. In der Nacht des vierten Tages nach ihrer Abreise von Helgoland, als sie sich gerade im Kanal befand, sah sich die „Deutschland“ infolge nebligen Wetters genötigt, unterzutauchen und die ganze Nacht auf dem Boden des Kanals liegen zu bleiben, in unmittelbarer Nähe der englischen und französischen Kriegsschiffe. Das Boot ist mit allen notwendigen Einrichtungen versehen, um unter

Wasser Anker werfen zu können, und kann dann so lange auf dem Meeresgrunde still liegen, als es Lebensmittel genug hat. Das Boot tauchte jedesmal unter, wenn Schiffe in der Nähe waren. Wie Kapitän König, der verdienstvolle Führer der „Deutschland“, mitteilte, war diese einmal nur 500 Meter von einem französischen Kreuzer entfernt, als sie schnelligst untertauchte.

Welche ungeheuren Werte ein einziges Handels-Unterseeboot mit sich führen kann und welchen umfangreichen Handel selbst wenige solcher Schiffe vermitteln können, dafür ist die Fracht der „Deutschland“ ein sprechender Beweis. Diese bestand bei der Hinreise aus 2000 Zentnern Farbstoff und Medikamenten, Erzeugnisse der deutschen chemischen Industrie, deren Mangel seit Beginn des Krieges von den Amerikanern aufs schmerzlichste empfunden wurde. Der Wert dieser Fracht betrug rund 60 Millionen Mark. Die Fracht auf der Rückreise bestand aus 400 Tonnen Nickel, 300 Tonnen Gummi und einem großen Goldbetrag und dürfte nicht weniger Wert gehabt haben wie die Fracht auf der Hinreise. Ein einziges kleines Unterseeboot von 20 Köpfen Besatzung vermittelt also mit einer einzigen Reise einen Handel im Werte von über 100 Mill. Mark, den nicht einmal die Fracht der allergrößten Handelsschiffe repräsentiert! Es ist klar, welche Anstrengungen angesichts solcher enormen Werte die feindlichen Kriegsschiffe machten, um das kostbare Handels-U-Boot in ihre Gewalt zu bekommen und die Gefahr eines deutsch-amerikanischen Handels, der mit wenigen Handels-U-Booten so ungeheure Umsätze erreichen kann, im Keime zu ersticken. Es ist ihnen nicht gelungen, ebenso wenig wie es ihnen gelang, die amerikanische Regierung gegen das Handels-U-Boot mobil zu machen und dessen Internierung zu erwirken. Die amerikanische Regierung hat in der Frage des Handels-Unterseebootes allen Bemühungen der englischen und französischen Diplomatie zum Trotz eine erfreuliche und anerkennenswerte Neutralität bekundet und wird das hoffentlich auch weiterhin tun. So bedeutet die friedliche Fahrt der „Deutschland“ inmitten des Weltkrieges einen vollen Sieg für die Sache Deutschlands, einen Seesieg ganz einziger Art.

Die „Deutschland“ ist bereits heute nicht mehr das einzige Handels-Unterseeboot. In der „Bremen“ hat sie eine schnelle Genossin gefunden, die bereits auf gleicher Fahrt begriffen ist. Während die „Deutschland“ vollständig von der Germania-Werft in Kiel gebaut worden ist, wurde der Schiffskörper der „Bremen“ bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft in Auftrag gegeben, doch hat die Germania-Werft die Motoren und sonstigen maschinellen Einrichtungen des Schiffes hergestellt.

Während des Krieges ist das Handels-Unterseeboot ein unschätzbares Mittel zur Aufrechterhaltung unseres überseeischen Handels, zur Durchbrechung der feindlichen Blockade und somit zur Stärkung der Kraft und des Widerstandes Deutschlands im Weltkriege. Ob das Handels-U-Boot auch noch nach dem Kriege irgendwelche Bedeutung beibehalten wird, ist fraglich, aber kaum wahrscheinlich. In normalen Zeiten ist der normale Schiffsverkehr, der schneller, sicherer und einfacher vorstatten geht, den Handels-U-Booten so überlegen, daß diese vollständig außer Wettbewerb treten. Auch der Vorteil, daß ein Unterseeboot den Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten der hochgehenden See durch Untertauchen besser entgegen kann wie ein anderes Schiff, dürfte kein genügendes Äquivalent sein. Das Handels-U-Boot ist nur ein Aushilfsmittel für die Dauer des Krieges, und die Besitzer der Handels-U-Boote haben bei ihrer Kalkulation mit Recht den Faktor eingestellt, daß die hohen Baukosten eines solchen Bootes während des Krieges abverdient werden müssen, weil es nach dem Kriege nur noch geschichtliches Interesse haben dürfte. Aber während des Krieges und für den Krieg ist die Schiffsahrt mit den Handels-U-Booten eine Tat von größter Bedeutung, die trotz ihres friedlichen Charakters einem Schlachtenerfolge an Wert nahezu gleichkommt. Der deutsche Techniker und der deutsche Kaufmann haben hier einen Sieg errungen, den die Geschichte nicht vergessen wird.