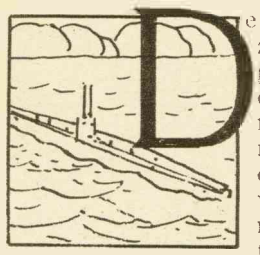
DE TOCHT VAN DE DEUTSCHLAND

door PAUL KÖNIG, Kapitein v. d. handelsonderzeeër
:: „Deutschland" ::

NADRUK VERBODEN.

Voorwoord.



De tocht van den handelsonderzeeër „Deutschland" heeft lang genoeg de openbare meening der oude en nieuwe wereld in spanning gehouden. De wildste geruchten over onzen tocht en ons lot zijn in een geheele rij van couranten opgedoken, om niet te gewagen van de mooie fantasieën, waarin de Engelschen telkens weer mededeelden, dat wij gestrand of gezonken of zelfs in vrachtcollis verpakt naar Amerika gezonden waren. Hoe hebben wij ons op zee verheugd, wanneer onze marconi-telegrafist weer eens zoo'n echte vette Engelsche eend uit de lucht opgevangen had! Met des te meer genoegen zet ik mij er thans toe, een schildering van onzen sprookjesachtigen tocht en zijn avonturen te geven.

Ach, hij was immers heelemaal niet zoo sprookjesachtig, deze tocht, dat mocht hij eigenlijk heelemaal niet zijn. Ook den avonturen zijn wij zooveel mogelijk heel ver uit den weg gegaan.

Men verwachte daarom in dit kleine verhaal geen reeks van spannende gebeurtenissen, zooals ze in de beschrijvingen van de tochten van oorlogsschepen staan. Onze opdracht was immers zoo mogelijk zonder verwijl en zonder incidenten onze waardevolle lading naar Amerika te brengen, met de Engelsche blokkade een loopje te nemen en met een even waardevolle lading weer veilig terug te komen. Dat hebben wij bereikt, en dat zal hier beschreven worden.

Wanneer het ten slotte daarbij toch niet altijd zoo geheel voor den wind gegaan is, wanneer het soms toch verduiveld „betrokken lucht" was en er veel gebeurde, wat nu juist niet op het programma stond, dan danken mijn lezers deze kleine spannende toegiften aan de beminnelijke bemoeiingen van onze vijanden. Onzen tocht hebben zij nochtans ondanks dit alles niet kunnen beletten, maar zij hebben het toch er toe gebracht, dat de beschrijving van de reis wezenlijk afwisselender en onderhoudender worden kan. Het zou ondankbaar zijn, dit niet te erkennen.

Mijn bijzonderen dank echter wil ik hier nog aan mijn beide officieren van de wacht, Krapohl en Eyring, betuigen. De aanteekeningen van deze beide heeren maakten mijn beschrijving op verscheidene punten volledliger. Men kan niet altijd op den toren — bijna had ik ouder gewoonte „brug" gezegd — staan, en zes oogen zien meer dan twee. Kijken moet men echter op een onderzeeër voor alles. Een geheele reeks van de hier vertelde gebeurtenissen spruiten voort uit de waarnemingen mijner officieren. Zooals zij op den tocht mijn getrouwe, nooit moe wordende reisgezellen waren, zoo zijn ze ook voor de beschrijving van den tocht mijn medearbeiders geworden. Daarom dank ik hun nog meer dan de vijanden. En mijn lezers misschien ook wel.

De Schrijver.

Hoe wij tot de „U-Deutschland" kwamen en hoe „U-Deutschland" mij kreeg.

Hoe wij tot de „U-Deutschland" kwamen? Dat zou een lange geschiedenis zijn. Die te vertellen moet ik overlaten aan meer bevoegden. Het voornaamste daarvan is in de redevoeringen gezegd, die na den terugkeer van de „Deutschland" in het raadhuis te Bremen de wereldhistorische gebeurtenis huldigden, en die men bij de beschrijving van onze ontvangst aan het einde van dit boek zal lezen.

Voor mij is de gedachte, onderzee-vrachtbooten voor de groote vaart te bouwen, de uiting van den wil in het Duitsche volk om de vijandelijke blokkade van onze en Amerika's kusten zoowel als de algeheele afsluiting van onze rechtmatigen handelstoevoer te verijdelen. Hanzeatische ondernemingsgeest, de technische vindingrijkheid van den Duitschen scheepsbouw en de capaciteit van een onzer grootste werven hebben zich vereenigd, om de vijandelijke willekeur ter zee den grootsten slag toe te brengen, sedert de Union Jack over de golven waait.

Het laat zich thans in 't geheel nog niet overzien, welke veranderingen en omwentelingen het bouwen en de exploitatie van onderzee-vrachtschepen tot gevolg hebben zal. Het is mogelijk, dat de gansche oorlogvoering ter zee verandert, dat nieuwe volkenrechterlijke begrippen en bepalingen geschapen worden, en dat daarmee verschuivingen in de marktverhoudingen der wereld ontstaan zullen, die het leven der volkeren ingrijpender kunnen beïnvloeden, dan zelfs de huidige wereldoorlog het vermag. Het ziet er naar uit, als stond de menschheid voor een nieuw tijdperk van haar geschiedenis.

Wij kunnen trotsch erop zijn, dat het een Duitsche boot was, die dit tijdperk heeft ingeleid. Wat beteekent hierbij, dat Canadeesche oorlogsschepen reeds vóór ons den Atlantischen Oceaan overgestoken zijn! Zij voeren in gezelschap, voeren steeds boven water en begeleid door torpedobooten, kruisers en hulpschepen; zij voeren ook in zooverre onder andere, gunstiger omstandigheden dan een handels-onderzeeër, dat zij slechts proviand en munitie en buiten hun bewapening geen dooden last hadden; voor alles echter konden ze zich in geval van nood verdedigen.



DR. FRIEDRICH ROSEN,
de nieuw-benoemde Duitsche gezant bij het Nederlandsche Hof.

De eenige verdediging van de onderzee-vrachtboot bestaat echter in onderduiken. En ook dat kan men met zulk een groot, bijna tweeduizend ton metend schip niet overal.

Ik zag mij dus door de opdracht, „U-Deutschland" naar Amerika te brengen, voor een geheel nieuwe en eigenaardige taak gesteld, die mij ook nieuw geweest zou zijn, wanneer ik niet een oude Lloyd-kapitein en groote-vaart-stuurman, maar een jonge commandant van een oorlogsschip geweest was.

Maar ik moet nog vertellen, hoe de „U-Deutschland" mij kreeg.

Het ging hierbij heel snel en verrassend toe.

Ik was medio September 1915 in Berlijn, aan de een of andere bezigheid. Mijn brave „Schleswig" had ik reeds lang moeten verlaten, echter de Noordduitsche Lloyd wist mijn verblijfplaats. Daar vind ik op een avond in het hotel een bericht, dat mij, zoo gauw ik kon, tot een bezoek in Adlon bij den heer Lohmann uit Bremen noodigde.

Ik was verrast. Ik wist wel, wie de chef van het bekende Bremer huis was, kende den heer Lohmann ook persoonlijk van vroeger uit Sydney, waar het huis een agentuur van den Lloyd had.

Wat wilde de heer Lohmann echter thans van mij, nu in den wereldoorlog, terwijl de Duitsche scheepvaart van alle zeeën geveegd was, zooals men dagelijks in vijandelijke couranten lezen kon. Een Duitsche lijn naar de Straits en Australië laat zich thans niet goed in exploitatie nemen. En in de Oostzee had de firma toch geen handelsbetrekkingen. Wat wil men thans van een ouden Oostazië-, Amerika- en Middellandschezee-vaarder?

Zoo redeneerde ik er op los, terwijl ik mij naar de Adlon op weg begaf.

De heer Lohmann begroette mij zeer vriendelijk. Hij maakte niet veel omslag; hij sprak van de goede dagen in Sydney, vroeg mij of mij het stille aan land zitten wel behaagde en of ik niet weer op de „groote vaart" wilde gaan.

Wat zal een oude koopvaardijkapitein wel zeggen, die zijn schip in een half-vijandelijk land heeft moeten verlaten en aan wal als een wrak neerligt, terwijl voor het Kanaal en aan de Shetland-Eilanden die verwenschte Engelsche kruisers loeren en vier mijlen van NewYork zelfs de Amerikaansche post van de neutrale schepen wordt afgehaald.....?

Ik haalde de schouders op en zweeg.

Toen kwam het eruit. De heer Lohmann zei mij ronduit, dat hij voornemens was een vaart met onderzee-handelsschepen op Amerika te openen en vroeg mij, of ik genegen zou zijn, het bevel op de eerste boot te aanvaarden. De eerste tocht zou naar Newport-News gaan. Ik had immers door mijn reizen op de schepen der Baltimore-lijn van den Noordduitschen Lloyd kennis van de wateren en de diepteverhoudingen voor de Chesapeake-baai; of ik mij in staat gevoelde, zulk een vracht-onderzeeër veilig over den oceaan te brengen, wanneer de zaak werkelijk tot stand zou komen.

Dat lokte mij aan.

Ik ben nooit een vriend van lang over en weerpraten geweest en dus zei ik dadelijk „ja". Dat was nu eens iets, waaraan zich een kerel, die over de vijfenveertig jaar oud was, in dezen oorlog van „zwarte listen" en van dagelijkschen postroof met al zijn kracht kan wijden.

„Mijnheer Lohman," zei ik, „indien de zaak werkelijk tot stand komt, dan ben ik uw man."

En de zaak „kwam werkelijk tot stand."

Er waren nog geen twee maanden verloopen, toen een telegram voor een gewichtig onderhoud mij naar Bremen riep. Daar zag ik dan ook ontwerpen, plannen, schetsen en constructie-teekeningen, dat ik bijna tranen in mijn oogen kreeg. En toen ik dan na ruim vier maanden, die ik waarlijk niet ongebruikt verstrijken liet, naar Kiel reisde, toen doemde daarbuiten op een helling een vreemd stalen gevaarte voor mij op. Buikig, welgedaan en heel onschuldig lag het daar en verbergde toch in zijn binnenste al het veelvuldige, overweldigende, gecompliceerde van die teekeningen en schetsen; ik kan niet zeggen, dat de tot stand gekomen werkelijkheid datgene wat op het blauwe papier met het oneindige net van strepen en lijnen verstand en oogen gekweld en beneveld had, voorloopig gemakkelijker te begrijpen en bevattelijker had gemaakt.

Mijn lezers, die eens in geïllustreerde bladen opnamen van het inwendige van de „centrale" of van den „toren" van een onderzeeër gezien hebben, zullen dat begrijpen; en wanneer zij op 't zien van die wilde warboel van door-, over- en naast elkander liggende raderen, ventils, schroeven, kranen, buizen en buisjes, op 't zien van deze verwarrende opeenhooping van apparaten, waarvan elk toch zijn hoogst belangrijk doel en zijn noodzakelijke beteekenis hebben moet, hierbij het hoofd verloren hadden, dan kunnen zij zich troosten: mij is het in den beginne ook niet anders vergaan.

Maar toen dit buizen-monster eenmaal gedoopt was en met zijn grauw-groen reuzenlijf in majestueuze rust in het water gegleden was, toen werd het een watertuig, een schip, dat geheel zooals het behoorde in zijn element zwom alsof het altijd zoo was geweest.

Ik betrad voor het eerst het smalle dek en besteeg den toren, zijn navigatie-platvorm; van daar keek ik neer en was verbaasd: onder mij strekte zich een lang, slank vaartuig uit met gracieuse lijnen en van bijna sierlijken vorm; slechts aan de zijden, waar zich het groene lichaam zoo massaal uit het water welfde, kon men vermoeden, hoe geweldig de gansche romp moest zijn.

(Wordt vervolgd).



WAT DE GROOTSTE BRUG VAN DE WERELD WORDT.
Hierboven brengen wij een foto van de in aanbouw zijnde Hell Gate Bridge, die Long Island met NewYork verbindt, en die, wanneer ze gereed zal zijn, de grootste ijzeren brug van de wereld zal wezen. Deze spoorbrug vormt de verbinding dwars door NewYork tusschen New-England en het Zuiden en Westen.