DE TOCHT VAN DE DEUTSCHLAND

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

(2) (Vervolg.)

Met trotsche verrukking omvatte mijn blik deze gansche schepping, die zich onder mij zacht heen en weer bewoog, fijnheid en kracht beteekenisvol vereenigend.

Nu wist ik : wat mij tevoren als een voortbrengsel van buitensporige technische fantasie was voorgekomen, dat was een schip, waarmee men overzee kon varen, een werkelijk schip, waaraan een oude zeeman gerust zijn hart geven kon.

Toen legde ik mijn hand op de verschansing van den toren der „U-Deutschland" en beloofde haar trouw.

Zoo kreeg de „U-Deutschland" mij, zoo werd ik commandant van het eerste onderzee-vrachtschip.

Proeftochten en vertrek.

Nu kwam een zeldzame en wonderbare tijd. Dag na dag ging het naarbuiten in de baaien, omlaag in de diepte. Wij oefenden bij elk weer en bij iedere gelegenheid. Iedere man der uitgelezen bezetting was



zich bewust, welke taak wij hadden. Het ging erom, de handigheid te krijgen, het fijnste en gecompliceerdste vaartuig te sturen, het laatste voortbrengsel van geraffineerde en koene berekeningen ; het ging erom, het meest vernuftige wonderwerk van moderne scheepsbouwkunst, een onderzeeër te leeren kennen en beheerschen. Wij moesten in staat zijn, de zware massa van bijna tweeduizend ton onzen wil op te dringen, zoodat zij aan den geringsten druk van het roer gehoorzaamde, dat ze draaide en manoeuvreerde als een torpedoboot, dat ze in het water rees en zonk als een bestuurbare ballon in de lucht.

Het ging erom, de betrouwbaarheid van het plompe stalen lichaam na te gaan, de kracht en de bestuurbaarheid van zijn geweldige machines te beproeven, zijn onvolkomenheden of kuren op het spoor te komen, hem de geheimen van zijn beweeglijkheid en van zijn fantastische visch-natuur te ontlokken.

Een onderzeeboot is luimig als een vrouw en kwetsbaar als een renpaard ; ze is gemoedelijk als een vrachtvaarder en betrouwbaar als een sleepboot ; ze kan goede eigenschappen hebben en . . . niet goede ; ze kan bestuurbaar zijn als een race-jacht en bokken als een karrepaard, en ze gehoorzaamt slechts hem, die ze tot in haar kleinste technische bijzonderheden kent.

Zoo zwalkten wij wekenlang buiten op en onder het water rond, bestudeerden onze boot, zochten ons met al haar mogelijkheden vertrouwd te maken en in de natuur van dit nautische amphibie door te dringen.

En wanneer we dan uit de stilte der baaien teruggekeerd waren in het donderend geweld van de klinkhamers en het onophoudelijk dreunen van de werf, dan zaten we urenlang met de samenstellers bij elkaar en wisselden ondervindingen uit. De ondervonden werkelijkheid gaf zoo menige aanleiding en grondslag voor nieuwe plannen en nieuwe scheppingen.

Ik kan nauwelijks hoog genoeg schatten, hoeveel ik dank aan de samenwerking met de heeren der werf. Onvermoeid waren ze ons behulpzaam, het wonderbare voortbrengsel van hun geestelijken arbeid op al zijn eigenaardigheden te beproeven, en nog op den dag van onze afvaart was de geniale constructeur van de boot, hoofdingenieur Erbach, naar onze ankerplaats uitgevaren, om een laatste duikproef mee te maken.

Zoo was de dag van vertrek aangebroken.

„U-Deutschland" was geladen, de waardevolle lading lag wèl-gestouwd in de ruimen, het geheele schip was nog eens overgehaald en in het zorgvuldigst evenwicht gebracht. Wij namen proviand in voor de lange reis, en ten laatste kwamen nog sigaren en . . grammophoonplaten aan boord.

Daarmede waren voor ons alle mogelijke genoegens verzekerd en „U-Deutschland" was gereed tot varen.

Ook wij waren bereid. Het afscheid nemen van alle geliefden thuis lag Gode zij dank achter ons ; het is bij zulk een tocht in het onzekere altijd een kwaad oogenblik, dat het best snel overwonnen wordt. Als laatsten schudden ons de mannen van de Germaniawerf de hand. Dan wordt de loopplank ingehaald, ik laat de manschappen op hun post aantreden en stijg op den toren. De sleepboot ligt reeds naast ons en neemt de trossen over ; ik roep in de machinekamer „Geeft acht !" en hef de hand op : het groote oogenblik is daar.

„Los de achterlijnen !"

„Zijn los !"

„Charlotte ! wegsleepen !"

De machinetelegraaf op de dikke kleine sleepboot belt, het krachtige vaartuig trekt de trossen aan en trekt langzaam den achtersteven van onze „Deutschland" van haar ligplaats aan de werf.

„Los de boeglijnen !"

„Zijn los !"

En kletsend zwiepen de laatste touwen van den piermuur in het vuile opgewoelde water van de haven.

Thans komen wij aan de beurt. Ik neem de spreekbuis naar de machinekamer :

„Bakboordmachine halve kracht achteruit !"

„Stuurboordmachine langzaam vooruit !"

„Roer twintig stuurboord !" —

„Roer ligt twintig stuurboord !"

Ook de antwoorden uit de machinekamer komen prompt naar boven.

Van Abraham Diepraam, ook wel Arent Diepraam genoemd, een Hollandsch schilder die, geboren in Rotterdam in 1622 en aldaar overleden in 1676, lid was van het Dordtsche gilde, zijn slechts weinig schilderijen bekend. In Amsterdam is van hem aanwezig „Drinkende Boeren", verder een enkel stuk in Berlijn, Kopenhagen, Stockholm en Schwerin. — Dit jaar werden de beide hiernaast afgebeelde, zeldzaam mooie paneeltjes van zijn hand, in een particuliere verzameling ontdekt.

Op den toren, waar ik naast den roerganger voor zijn klein handrad sta, bemerkt men nauwelijks het aangaan der E-Motoren. Slechts aan het schroefwater, dat wervelend en vuil aan bakboord om het ronde lichaam van de „Deutschland" opborrelt, aan stuurboord snel achteruit gedreven wordt, bemerk ik, dat de machines in gang zijn. Langzaam draait zich de groote groene walvischrug, ligt eerst dwars op het vaarwater, gaat naar bakboord iets vooruit, blijft liggen en schuift met hulp van de sleepboot nog eens over stuurboord naar achteren.

„Beide machines stop !"

Langzaam gaat het schip nog iets achteruit, in de hevigheid van het terugglijden aan de sleeptrossen rukkend als een zwaar oer-monster.

Een snelle blik van den toren op het vaarwater en den piermuur : Wij hebben genoeg ruimte om te manoeuvreeren.

Ik laat de sleeptrossen losgooien en beide machines vóór alles halve kracht met bakboordroer vooruitgaan ; wij draaien nog, komen van den werfmuur, waar een groote, grauwe oorlogsboot zijn laatste uitrusting krijgt, goed weg, dan laat ik het roer midscheeps leggen en beveel: „beide machines volle kracht vooruit."

Het achterschip begint met rhythmische trillingen onder den vermeerderden druk der machines te sidderen, schuimend vloeit het schroefwater weg, wij komen in de vaart en altijd sneller schuift de „Deutschland" zich door het vuile water der haven naar buiten uit de baai. De vaart gaat eerst door het Keizer-Wilhelmkanaal naar de Weser, waar de lading wordt gecompleteerd. De scheepspapieren en de expressen brengen de heeren der reederij met een speciale sleepboot aan boord, en zonder eenige drukte, stil en zonder aan de wereld bekend te worden, begint de „Deutschland", de eerste duikboot der wereld waarvoor geen blokkade bestaat, haar gedenkwaardige reis over den Oceaan naar Amerika, naar buiten op de groote zee, de vrijheid van den oceaan tegemoet.

De eerste dag op zee.

Met lange deining rolt de Noordzee ons tegemoet ; het weer is helder en de wind waait stijf uit N. N. W. Ik sta alleen met mijn eersten wacht-officier op den toren, in de „badkuip". Zoo hebben wij den stevigen beschuttingswand gedoopt, die boven op het navigatieplatform in fijn gebogen lijn rondom het torenkijkgat loopt en er als een soort gondel van een vliegmachine uitziet. Vóór dezen bevindt zich de bovenste stuurstoel, die echter slechts bij goed weer gebruikt kan worden.

Vandaag staan wij in oliejas achter de beschutting want de zee is juist rumoerig genoeg, om alles doornat te maken. Het dek wordt voortdurend overspoeld en ieder oogenblik klotst het water tegen den toren. De spreekbuis naar de centrale, waar de roerganger de bevelen door de telegraaf in de machinekamer laat snorren, in de hand, kijkt men uit : een dof bonzen, de boeg duikt onder, schuimend rommelt het over het dek en sist hoog tegen den toren op ; dan gaat het erom snel als de gedachte het torenluik dicht te werpen en in het ritselende oliegoed achter de verschansing weg te duiken . . . deze gymnastiekoefening herhaalt zich iedere paar minuten.

Daartusschenin staat men, hoort den wind in de staggen der masten suizen en kijkt in het rond. Sinds eenigen tijd reeds is de Duitsche kust in het zuidoosten achter ons uit het zicht geraakt, en de begeleidende torpedoboot, die vóór ons vaart, is het laatste stukje vaderland. Spoedig naderen wij de uiterste Duitsche voorpostenketen : vier bewakingsvaartuigen varen ons in kiellinie voorbij en hijschen het signaal : „Gelukkige reis". Onze trouwe begeleider komt nu dichterbij uitgeloopen ; zijn manschappen brengen drie krachtige hoera's op ons uit, de officieren op de brug leggen groetend de hand aan de muts, en wij twee eenzame mannen op den toren groeten terug ; dan duikt het zwarte schip in een zee, maakt een prachtige wending, draait met wervelend kielwater af, wordt kleiner en kleiner en verdwijnt spoedig met waaiende rookpluimen.

Wij zijn nu aan onszelf overgelaten en varen in het onzekere.



Wij geven ons niet veel tijd, daarover na te denken. Van alle zijden dreigt ons thans het gevaar, en ik moet zekerheid hebben, dat de boot in het goede evenwicht is en dat ik het met machines en duikinrichtingen vast in de hand heb.

Ik geef het commando : „Klaar maken tot proefduiken !"

Dadelijk komen de berichten van den toren en de centrale terug en de mannen ijlen op hun duikposten.

Nog hameren de oliemotoren in hun wilden maatslag; dan laat ik de alarmschel luid bellen en spring in den toren ; het torenluik wordt gesloten, tegelijk zwijgen de oliemotoren.

Een oogenblik voelt men een lichten druk in de ooren ; wij zijn naar buiten afgesloten en het wordt stil.

Maar het is geen werkelijke stilte ; het is slechts de verandering.

Want het commando klinkt : „Duikkleppen open ! Watermaken !"

Wat nu komt, is zoo zeldzaam indrukwekkend, dat men het niet meer vergeten kan, wanneer men het eens beleefd heeft.

De duikventielen worden opengerukt, en sissend wijkt de geperste lucht uit de tanks. Tegelijk ontstaat een reusachtig schokkend blazen, als een voorwereldlijk snuiven en proesten, dat men bijna pijnlijk in de ooren voelt drukken ; dan wordt het geruisch gelijkmatiger, maar er komt nu een hoog zoemen en fluitend gonzen bij : alle hooge geluiden van de machinerie in de centrale vereenigen zich en voeren een verwarrend geraas uit ; het is als een waanzinnig, duivelsch gezingzang, dat na het donkere, zware hameren der oliemotoren toch bijna als een stilte ondervonden wordt, slechts doordringender en opwindender. Het doordringende snorren in de vele ventielen verkondigt, dat het duikmechanisme in werking is.

(Wordt vervolgd).