DE TOCHT VAN DE DEUTSCHLAND

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

(3) (Vervolg.)

Het zoemt en zingt heele toonladders af, en bij deze langzaam afnemende en lager wordende geluiden heeft men bepaald het lichamelijke gevoel van het binnenstroomen en -vloeien van geweldige watermassa's; men gelooft met het schip zwaarder te worden en te zinken, ook al zou men niet door 't torenraam en in den periscoop kunnen bemerken, hoe daarboven het voorschip wegduikt, hoe de borstwering schuimend in de golven snijdt en het water den toren altijd hooger omspoelt, tot buiten alles in den tooverachtigen schemer van de diepte gehuld is.

Slechts onze trouwe lampen geven licht, en het is nu werkelijk stil geworden. Men hoort slechts het zacht bevende rhythme der E-machines.

Nu komt het commando:

„Op twintig meter gaan!"

„Beide machines halve kracht vooruit!"

Op den manometer kan ik onzen diepgang volgen. Door het watermaken hebben we onze boot eenige tonnen onderdrijfvermogen gegeven — hebben wij het afgesloten scheepslichaam zwaarder gemaakt dan de erdoor verdrongen watermassa — en onze reuzenvisch zinkt aldus in zijn element naar beneden, vàlt om zoo te zeggen. Tegelijk varen we echter ook met de E-machines, en de voorwaartsdrijvende kracht der schroeven brengt druk en werking op de diepteroeren en maakt van het wegzinken een naar beneden glijden. Is nu de bevolen diepte bereikt, wat ik dadelijk van den diepte-manometer kan aflezen, dan wordt een verder vallen eenvoudig daardoor verhinderd, dat de boot weer lichter wordt gemaakt door het uitpompen van de te groote watermassa in de duiktanks. Het woedende brommen van de lenspompen is dan ook altijd het teeken, dat we de te bereiken hoogte naderen. Dan houdt het op, slechts de E-motoren zoemen voort en uit de centrale komt het bericht:

„Ligt twintig meter."

„Schip is ingestuurd!"

Wij varen op twintig meter diepte. Daarbij zijn we weliswaar blind en kunnen we ons slechts naar den dieptemanometer en het zorgvuldig bewaakte kleinood van de boot, het draaicompas, richten. Naar buiten dringt van ons geen schijnsel meer door; de periscoop is reeds lang ingevaren en ook de stalen veiligheidskleppen aan de torenvensters zijn gesloten; wij zijn geheel visch geworden

Nu komen de berichten uit alle acht de vertrekken: Centrale, machinekamer, achteronder, vooronder, laadruimte, accumulatorenruimte, alles dicht. Wij kunnen met onze „Deutschland" veilig in de diepte varen.

Niet altijd echter is zoo'n groote boot zoo eenvoudig op een bepaalde diepte te sturen. De veranderingen van het soortelijk gewicht van het water ten gevolge van de wisselende temperatuur van het water of het verschillend zoutgehalte spelen daarbij een belangrijke rol. Hoe beslissend dit zijn kan, wil ik met het onderscheid tusschen Oostzeewater en Noordzeewater aantoonen. Het soortelijk gewicht van de beide zeegedeelten verhoudt zich als 1,013 tot 1,025; op zichzelf lijkt dus het onderscheid onbeteekenend gering. Bij een boot echter van de grootte der „Deutschland", die om te duiken reeds een aanzienlijk onderdrijfgewicht van verscheidene tonnen noodig heeft, komen hierbij heel aanzienlijke gewichten te voorschijn: om in het dichtere water der Noordzee te kunnen duiken, moeten we onze boot minstens zeventien ton zwaarder maken dan in de Oostzee, anders komen we niet onder. Ook bij plotseling veranderende temperatuur van het water in baaien en riviermondingen, waar buitendien nog het lichtere zoetwater bijkomt, kunnen de onaangenaamste verrassingen voorkomen. Menige onderzeeboot-commandant heeft geloofd, met een bepaald onderdrijf-gewicht juist onder water te kunnen komen en zijn vaartuig op een bepaalde diepte te houden. Plotseling echter gaat de manometer op grootere diepte, en de boot valt in het water als een vliegtuig, dat in een luchtgat geraakt is, tot een onderzoek van het soortelijk gewicht en van de temperatuur van het water de oorzaak van zijn gedrag aangeeft. Men ziet dus, eerst zulke onderzoekingen geven den onderzeeboot-commandant de zekerheid, glad in de diepte te kunnen komen en weer op te duiken.

Wij hebben ondertusschen ons proefduiken tot mijn tevredenheid volbracht. Alles is zeker en werkt, we hebben ons gecompliceerd toestel vast in de hand.

Ik geef nu het bevel om op te duiken; de diepteroeren worden naar „boven" gelegd en meteen kan ik hun werking en die van onze flinke lenspomp op den manometer nagaan. Nadat ik mij verzekerd heb, dat in den verren omtrek geen geluid van schroeven te hooren en geen stoomschip waartegen we botsen kunnen in de nabijheid is, overwinnen wij het gevaarlijke „blinde oogenblik". Dit is de tijdruimte waarin de boot reeds zoo hoog gestegen is, dat ze geramd zou kunnen worden; daarentegen vaart men nog te diep onder water, om met den periscoop boven de oppervlakte te komen en rond te kunnen zien.

Dit duurt een korte poos; ik sta aan den periscoop en loer; reeds wordt het gezichtsveld helderder, zilveren luchtparels stijgen fonkelend op, een vloeien en blinken gaat over het glas, dan is het dag, een beeld verschijnt, klaar en lichtend golft de Noordzee voor mij met leegen, oneindigen horizon.

Nu laat ik geheel opduiken; door de ligging van het roer schuift de boot steeds meer aan de wateroppervlakte, en om het opduiken te bespoedigen, wordt er hoogdruk op een duiktank gegeven. Nu gaat het zeer snel; de toren is reeds vrij; het dek heft zich druipend uit het water; het torengat wordt geopend, frissche lucht stroomt binnen, en ik geef het commando:

„Uitblazen met de blaaspijp!"

Een wild huilen en gonzen in de centrale antwoordt, terwijl het krachtige turbogeblaas het water uit de duiktanks perst. Dat duurt heelemaal niet lang; zoodra een tank leeg is, komt de doorgeblazen lucht met klokkend geruisch aan de zijden van de boot naar boven, en spoedig zijn we weer in normalen drijfstand.

We varen nog altijd electrisch. — Nu komt ten laatste het aanzetten der zware Dieselmotoren door de E-machines. Ik ben reeds op den toren gestegen en bemerk daarvan niets, behalve de berichten uit de centrale. Wie echter in de machinekamer staat, kan nog een spannend schouwspel genieten.

De machinisten van de wacht staan op hun post, een commando komt door de spreekbuis, alles is gespannen; dan laat de leidende ingenieur een schel gefluit hooren, heft een hand omhoog, een paar snelle grepen, aan het schakelbord in het electromotorenruim een paar verblindende, centimeters lange bliksems: de eerste ventieldopjes gaan aarzelend omhoog, langzaam, als onwillig, dan sneller, een wild knallen en sissen, een onregelmatig, woedend snuiven, dan worden de razende explosies rhythmisch, en immer sneller en sneller nemen beide machines hun gelijkmatigen hamerslag aan.

Het proefduiken is geëindigd, en stampend gaat „U-Deutschland" zijn weg. De wind verflauwt niet, maar het blijft prachtig weer, en het zicht is goed. Geen stoomboot komt in 't zicht: we kunnen rustig opgedoken varen. Weliswaar hebben we bovendien nog bijzondere gronden, met de meeste zorgvuldigheid en voorzichtigheid te varen. Zoo gaat de dag ten einde.

Maar als de zon zinkt, gaat ze in donker-dreigende wolken onder, voor den volgenden dag slecht weer voorspellend.

De Onderzeeboot-val.

Zoo kwam het dan ook. Hoe verder we ons van de kust verwijderen, des te ruwer wordt de zee, en de boot wordt reeds geducht heen en weer geworpen. Ik bemerk de golfbeweging ook reeds bij het liggen in mijn kooi. Tegen twee uur in den morgen wekt mij een „hei" uit de spreekbuis naast mijn hoofd aan den wand. De wachthebbende tweede officier Eyring meldt mij een wit licht aan stuurboord, dat snel nadert. Ik spring eruit, balanceer mij den hoek om in de centrale, over de trappen door het torengat naar boven op het platvorm. Eyring toonde mij op niet al te grooten afstand vóóruit een wit licht. Het schijnt te naderen. Wij willen het er niet verder op laten aankomen, geven alarm en duiken. Daarbij komt voor den eersten keer het wonderlijk gevoel van de verbluffende veiligheid over mij, dat de mogelijkheid van zulk snel duiken ons geeft.

Het is alles vanzelfsprekend. Daar vaart men midden in den wereldoorlog met een onbewapende vrachtboot door den donkeren nacht. Een licht nadert, het kan een vijand zijn, waarschijnlijk is het er een. In een paar minuten kunnen een paar schoten opflitsen, eenige granaten verbrijzelen onzen toren, in de ruimen storten de wateren, en na korten tijd sluit de Noordzee zich over ons...

Niets van dit alles gebeurt. Een kort commando in de centrale, een paar grepen aan ventielen en handraderen, en onverlet gaan we verder onzen weg, dien ons brutaal geweld wel op de oppervlakte der zee versperren kan, maar alleen, om ons een paar meter dieper onmachtig te moeten laten voorbijgaan.

Wij varen zekerheidshalve gedoken verder en blijven tot het aanbreken van den dag onder water. Tegen vier uur duiken we op. Het is reeds klaar dag, maar helaas ook een zee, die reeds flink onbehaaglijk wordt. In de verte zien wij een paar visschersschuiten, die moeizaam hun bedrijf uitoefenen. We houden ze in den beginne scherp in het oog, stellen echter spoedig hun gevaarloos karakter vast en varen boven water verder.

Dat is nu geen pretje meer. De bewegingen van de boot worden reeds zoo, dat het verblijf in de afgesloten, slechts door den ventilator doorgeluchte vertrekken zich in hoofd en maag der mannen gelden laat; een deel der manschappen geeft het eten reeds op. Daarbij is het onmogelijk, zich nog op het dek op te houden, dat voortdurend door de zeeën is overspoeld. Iets droger is het op den toren achter den schutswand van de badkuip en aan de lijzijde van den toren, aan den voor de zee en wind beschutten kant. Daar dringen nog een paar man van de afkomende wacht bij elkaar, houden zich aan de borstwering vast, happen frissche lucht en schudden zich af, wanneer zoo'n heel opdringerige breker hardnekkig rond den toren lekt en hen met een zouten vloed overgiet.

Zoo varen we dan den ganschen dag verder. Een paar stoomschepen, welker rookwolken in de verte opduiken, ontwijken wij boven water door koersverandering, nadat we ons door voorzichtig peilen en nauwkeurige waarneming van tijd tot tijd op de hoogte gesteld hadden, welken koers zij voeren. Dat lijkt moeilijker dan het is. Men weet immers ongeveer de eigen scheepshoogte, waarna men door peiling en schatting de scheepshoogte van het vreemde schip op de kaart bij benadering vaststellen kan. Vergelijkt men nu beide met de op de kaart aangegeven gewichtigste scheepvaartlijnen, dan weet men reeds met eenige zekerheid, welken koers het vreemde stoomschip varen moet.

Zoo'n schatting zou ons spoedig daarop van gewicht worden en is in dit geval, zooals men zien zal, in zekeren zin van documenteele beteekenis.

Het was tegen den avond iets opgeklaard en ook de zee was rustiger geworden; onder prachtig belichte wolken was de zon in het Westen ondergegaan.

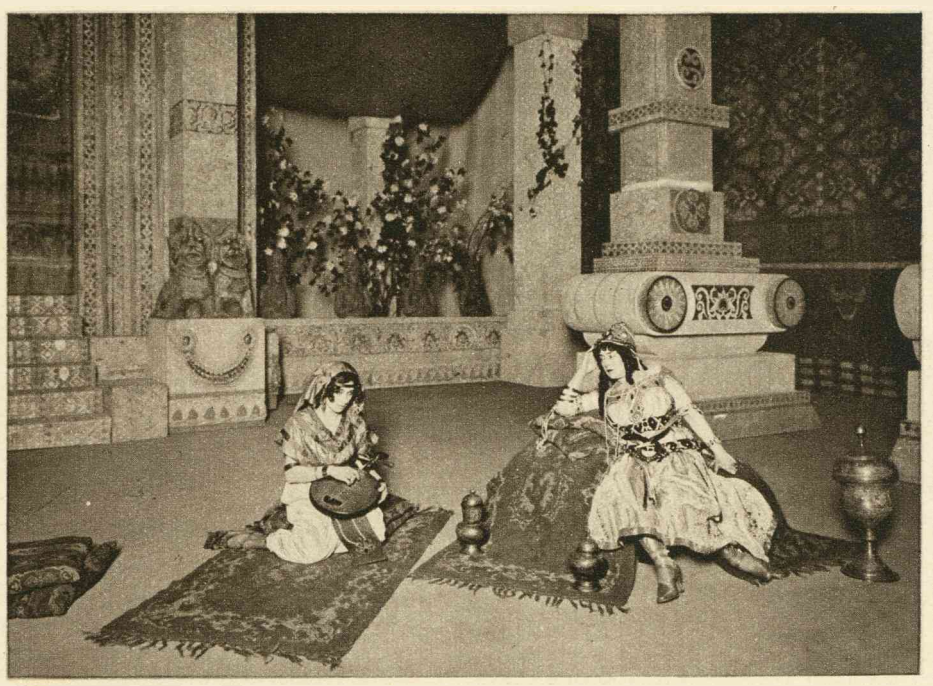
De gansche afkomende wacht was naar boven gekomen om frissche lucht te scheppen en gauw een sigaar of sigaret te rooken. Onder dek is het rooken immers streng verboden. De mannen drongen zich allen aan de beschutte zijde van den toren op elkaar, dicht bij- en overelkaar, tegen den torenwand gedrukt. Het ziet er vreemd uit, als een bijenzwerm, een tros van menschen in grove, zware zeekleeding. Het gaat hierbij niet met veel etiquette toe; ik laat de mannen begaan, ze hebben het niet gemakkelijk daar beneden, en wanneer er een zijn hoofd eens door het torengat steken wil, om een paar trekken aan zijn pijp te kunnen doen, dan gun ik hem gaarne dat korte genot.

Daarbij zoeken aller oogen onwillekeurig den horizont af. Dat heeft zijn nut; hoe meer menschen waarnemen, des te meer kan gezien worden; en velen van onze mannen hebben oogen als valken.

Daar duiken in de doorzichtige schemering van den Juni-avond aan bakboord op grooten afstand twee masten op, een schoorsteen volgt, en spoedig is de romp van een stoomschip boven de kim. Met behulp van onze goede prismakijkers wordt het nu voortdurend waargenomen. We willen zijn koers vaststellen om het dan boven water uit den weg te kunnen gaan.

We hebben spoedig een paar goede peilingen en nu neem ik de kaart; ik kijk na, vergelijk, neem nog eens waar, reken na en neem weer de kaart en sta verstelo. — In dien koers komt het stoomschip heelemaal niet naar een haven.

(Wordt vervolgd).



„VASANTASENA".

Door de N. V. „Het Rotterdamsch Tooneel", directeuren Van Eysden en Tartaud, wordt opgevoerd het oud-Indisch tooneelspel Vasantasena. De bewerking is van Leon Feuchtwanger, de vertaling van Leopold. De regie berust bij Fabricius. Onze foto geeft een scène uit het tweede tafereel. V.l.n.r.: Madanika, een slavin - Vera Bondam en Vasantasena - Alida Tartaud-Klein. *(foto Couvée.)*