en de nederdrukkende werking van een bijzondere zware zee het schip de noodlottige helling te spoedig opdrong. Wij bevonden ons in een positie als een bestuurbare ballon, die kort voor het landen te veel dieproer geeft en door een plotselingen valwind met dubbel geweld op de aarde gedrukt en verpletterd wordt. Bij ons weliswaar hield het wonderbare materiaal van onze stalen wanden den heftigen stoot zonder verdere schade uit. Slechts de bodem van de Noordzee mag op x° noorderbreedte en y° oosterlengte een kleine beschadiging vertoond hebben.

Nog iets schijnt mij van het geheele voorval vermeldenswaard. Wanneer ik mij nu achteraf voor den geest haal, wat ik dacht, toen we zoo in volle vaart met 36° helling in de diepte suisden, dan moet ik zeggen: mijn eerste gedachte was de lading; is de lading wel stevig gestuwd, kan de lading niet over den kop gaan? Daaraan dacht ik geheel instinctief, hoe zonderling het achteraf ook klinken mag. Men kan toch zijn ouden Adam als „groote stoomboot"-kapitein op zoo'n onderzeeboot niet zoo zonder meer kwijtraken.

Naar de open zee.

Van de Noordzee hadden we nu genoeg. En we zouden nu ook spoedig „naar buiten" gaan, naar buiten in de open zee.

Over den „weg" waren we het gode zij dank eens. Minder erover, wat ons op den „weg" alzoo gebeuren kon. Wij konden ons in elk geval op eenige kleine verrassingen voorbereid houden.

Maar waartoe vaart men welbeschouwd met een onderzeeboot, waarmee men den verrassingen immers met vooruitzicht op eenig resultaat uit den weg kan gaan! En vóór ons hebben zoovéél duikbooten het toch ook geleverd en zijn „naar buiten" gekomen.

Die hadden daarbij dikwijls nog een menigte bijzonder gevaarlijke orders uit te voeren, terwijl wij eenvoudig erop bedacht moesten zijn, dat we niet gezien werden en er goed doorheen glipten.

Wel is waar kwam het er in de eerste plaats niet eens zoo zeer opaan, dat we in 't geheel niet gezien werden, maar de hoofdzaak voor ons was, niet als handels-onderzeeboot herkend te worden.

De eigenschap van onze „Deutschland" als een onbewapend vreedzaam handelsvaartuig had ons toch geen oogenblik voor het directe tot zinken brengen beschermd. Daarvan waren we overtuigd, en hoezeer we het hiermee bij het rechte eind hadden, toonde later de officieele verklaring van de Engelsche en Fransche regeeringen.

Hadden zij ons echter eenmaal als handelsonderzeeboot herkend, dan waren we niet alleen in oogenblikkelijk gevaar; dan was ook ons ongehinderd binnenloopen in onze Amerikaansche bestemmingshaven in 't grootste gevaar gebracht; dan hadden we op onzen tocht een menigte bloeddorstige speurhonden aangehitst. In het gunstigste geval verloren we dan nog altijd de uitwerking van een de geheele wereld verrassende aankomst in Amerika. En daarop was begrijpelijkerwijze onze eerzucht gericht.

Dat waren zoo ongeveer mijn overwegingen, toen we de streken der „dikke lucht" naderden.

We „kronkelden" dus zoo voorzichtig mogelijk nader. Gezien hebben we daarbij heel wat; zelf gezien zijn we hoogst zelden, herkend nooit. Overdag gaan we verscheidenen stoomschepen door koersverandering uit den weg, 's nachts varen we natuurlijk gesloten, en duiken, indien noodig.

Ook het weer begunstigt ons. Eens krijgen we tamelijk verwijderd een Engelschen hulpkruiser in 't zicht; hij vaart in een zigzag-koers in een bepaalde richting. Wij hebben een tijdlang een evenwijdigen koers met hem en houden hem voortdurend in het oog. Maar bij de hooge zee, die hem waarschijnlijk het varen ook niet tot een genoegen maakt, blijven we onopgemerkt.

Een anderen keer komt in de avondschemering een bewakingsvaartuig in de nabijheid; het heeft ons gezien en veinst door het hijschen van de Engelsche handelsvlag onschadelijkheid, om ons tot een aanval te verleiden. Als we rustig koers houden, vaart het geërgerd weg. De deining was hem zeker ook wel voor verdere ondernemingen te zwaar. Anderen, snellere bewakingsvaartuigen kunnen we tijdig uit den weg gaan.

Later verflauwt de wind — en het wordt nevelig. Wij duiken en leggen ons op den grond. We behoeven ons niet te haasten; en waarom zouden we ons niet een beetje rust gunnen!

Het was weliswaar niet erg ondiep op deze plaats; het was zelfs zeer diep. Des te zekerder en rustiger hebben we gelegen. En waartoe hebben we onze voortreffelijke peilmachine en de wonderbaarlijke stalen wanden van onze „Deutschland"!

Die nacht op den bodem van de zee van X.. was een echte ontspanning voor ons allen. Men kon zich weer eens goed wasschen en zich dan behoorlijk neerleggen, zonder behoeven te vreezen, direct weer door een „Hei" in de spreekbuis opgeschrikt te worden. Eerst echter hebben we getafeld, heelemaal volgens de regelen der kunst getafeld. De beide grammophoons speelden, en we klonken met de glazen, die — om de een of andere reden van hoffelijkheid — met Fransche champagne gevuld waren. Onze Stucke echter, de trouwe ziel, steward, hulpkok en meidalleen, bediende ons met een ernstige plechtigheid, als was hij nog altijd steward in de eetzaal van de „Kronprinzessin Cäcilie"; als was hij nooit bijna een geheel jaar in Fransche gevangenschap geweest, om thans op x meter diepte op de „U-Deutschland" bezig te zijn, waar hij in onzen gemoedelijken bak steeds nieuwe kunsten ten toon spreidt en het verstaat, in de miniatuurpantry en in een paar schuifladen nooit gedachte hoeveelheden tafelgereedschap en couverts te stouwen.

Den volgenden morgen gaat het spoedig weer omhoog. De lenspomp snort en bromt, en we klimmen met verscheidene honderd liter „boven normaal" en met de diepteroeren volgens het voorschrift uit de diepte omhoog. Op ongeveer twintig meter begint het schip zijn mooie vastheid te verliezen. Dat wordt het eerst op den manometer zichtbaar, dan bemerkt men het aan de diepteroeren, die zwaarder te bedienen zijn en waaraan de boot dikwijls geheel onverwacht hard rukt. Hoe hooger we komen, des te levendiger worden de bewegingen; daarboven moet een heel respectabele deining staan.

Ik stijg nu voorzichtig op periscoop-hoogte, vaar een tijdlang aldus en houd inspectie. Behalve een leger wild aanjagende witte golvenkammen is niets te zien. Het weer is juist goed naar mijn zin, want met des te minder scherpe bewaking hebben we te rekenen.

Ik besluit nu, geheel op te duiken, en laat samengeperste lucht in een der tanks geven, tot de toren voldoende vrij is. De oliemotoren worden in beweging gezet, en de ventilator zorgt voorloopig voor vernieuwing van de lucht. Nauwelijks echter hadden we het torenvenster geopend, daar vloog reeds de eerste natte groet in de centrale.

Daarmee was het dus vooreerst nog niet in orde. Er wordt nog een tank aangeblazen en dan de turbo-aanblazer in gebruik genomen, die de tanks spoedig leegperst.

Vooraf is echter nog een kleine zeemans-kunstgreep noodig. Om verder op te duiken, moet er namelijk dwars gegaan worden, daar in de hooge deining de lange zware romp van de boot er tegenaan niet gemakkelijk uit het water omhoog komt.

Met geringe vaart leggen we dus de „Deutschland" dwars over de zee. Ze rolt thans vreeselijk; het is een verschrikkelijke positie en het schudt iemand bijna de ziel uit het lichaam. Daarbij gaan alle oogenblikken de zware dwarszeeën over het schip heen. Maar het gehoorzaamt aan de diepteroeren en steekt langzaam den neus uit het water. Wanneer we geheel bovengekomen zijn, maakt de toren met den periscoop wel is waar beangstigende schommelbewegingen in het rond.

Nu komt nog een onaangenaam oogenblik: het gaat erom het schip met geringe vaart langzaam weer in den koers te brengen. Achter de dikke torenvensters beveiligd, waarlangs het spattende water onophoudelijk neerdruipt, mij met armen en beenen in het wilde slingerend naar beide zijden schorend, loer ik naar buiten; volgens oude zeemanservaring wacht ik een periode van drie bijzonder hooge golven af, waarop gewoonlijk een onregelmatig laag gegolf volgt. Nu is de derde hooge golf voorbij, een roep voor den roerganger in de centrale, het gelukt, de boeg boort zich langzaam om, en we komen zonder al te zware brekers in onzen ouden koers.

Het blijft wel een zwaar werk. De storm neemt eerder nog toe, en tegen de zware zee gaat onze vaart slechts langzaam zijn gang. Daarenboven is een deel der mannen zeeziek; de korte schokkende bewegingen van het schip zijn afschuwelijk.

Maar hoe verder we komen, des te meer laat zich de voortdurende lange deining van den Atlantischen Oceaan gevoelen. Het korte stampen houdt langzamerhand op en gaat in een majestueus schommelen over. We zien in de verte nog twee van een nachtelijke verkenning terugkeerende Engelsche kruisers. We liggen te diep, ze bemerken ons niet en verdwijnen snel in tegenovergestelde richting.

We zijn nu vrij van de Engelsche bewakingsvaartuigen; verheugd sturen we naar buiten in de vrije ruimte, naar buiten op den wijden Atlantischen oceaan.

In den Atlantischen Oceaan.

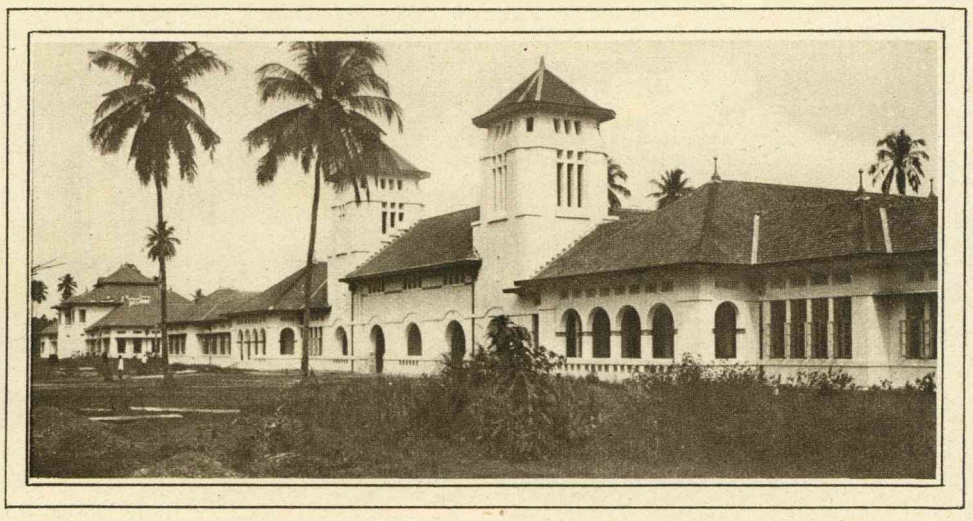
Nu waren we dus gelukkig buiten. Erg vriendelijk ontving hij ons niet, de Atlantische. We zijn sedert de laatste dagen wel iets gewend, maar ik wil de zenuwen van mijn mannen, die nog op de gansche voor ons liggende reis moeten standhouden, zooveel mogelijk ontzien. Ik besluit daarom, zuidelijker te gaan, om daar zoo mogelijk beter weer aan te treffen. Helaas zouden we ons daarin vooreerst bedrogen zien.

Wanneer ik nu mijn aanteekeningen uit die eerste dagen in den Atlantischen Oceaan doorblader, dan stuit ik altijd weer op opmerkingen als: „Zware zee"; „Wind stijf uit W. N. W.", Sterkte acht"; Wind wakkert tot storm aan"; Zware zeeën gaan over het geheele schip en zelfs over den toren"; Het schip vaart bijna voortdurend onder water" enz. In deze paar onsamenhangende zinnen staat het zware en buitengewoon aangrijpende leven van negenentwintig menschen in een afgesloten stalen visch, die zich onvermoeibaar door een wilde in beroering zijnde zee zijn weg baant.

Ik wist geen betere gelegenheid de voortreffelijk uitgedachte constructie en de uitstekende zee-hoedanigheden van onze „Deutschland" te prijzen, dan juist bij de herinnering aan die stormdagen in den Atlantischen Oceaan. Het werd de „Deutschland" ook door de elementen waarachtig niet gemakkelijk gemaakt, naar Amerika te komen. De allergrootste eischen werden aan het lichaam van het schip en aan de machines gesteld, die dag uit, dag in rustig en gelijkmatig voortloopen moesten, wanneer we ons doel bereiken wilden.

Het is mij daarom een behoefte, hier de werf en al haar heeren dankbaar te gedenken, wier arbeid ons een zoo voortreffelijk vaartuig tot een zekere beëindiging van onzen tocht in de hand gaf. Men kan gemakkelijk voor een mooi schip in vervoering komen, dat in de haven iedereen verrukt met zijn fijne en elegante vormen of in rustig water met maximum snelheid voortsuizend, de bewondering van leek en vakman wekt.

(Wordt vervolgd).



EEN GEDENKSTEEN VOOR DE STOVIA. (SCHOOL TOT OPLEIDING VAN INLANDSCHE ARTSEN).

Batavia heeft thans een ziekeninrichting gekregen die als de schoonste, grootste en doelmatigste van het geheele Oosten mag gelden! Na de voltooiing legde mevrouw Van Limburg Stirum een gedenksteen (op 26 Aug. j.l. des morgens om 9 uur) onder enorme belangstelling van alle autoriteiten. Na aankomst v. d. G.-G. en mevrouw sprak eerst de hoofdingenieur Kasten. Mevr. v. Limburg Stirum trad vervolgens naar voren en bevestigde den gedenksteen waarin staat gegrift: „Deze gedenksteen is geplaatst door mevrouw de gravin Van Limburg Stirum, geb. jonkvr. Van Sminia op 26 Aug. 1916." Met luide en heldere stem sprak zij: „Moge God's zegen rusten, op den arbeid en het onderwijs in deze gebouwen en op allen, die geroepen zijn deel te nemen aan het werk ter bevordering van de gezondheid en het geluk van de bewoners van deze landen en ter leniging van hun nooden." Daarna eerewijn en een vol uur rondwandelen en bezichtiging. De bovenste foto geeft het frontgebouw v. d. nieuwe ziekeninrichting. Geheel links het front van het laboratorium; dit laatste is voorzien van alle nieuwste toestellen enz. op geneeskundig gebied en staat onder leiding van Dr. Grijns. Er is plaats voor 100 Europeanen en 600 Inlanders maar in tijden van nood kan men 2000 bedden plaatsen. De geheele kosten waren 4000.000 gulden, maar daarvoor krijgen we ook een geheel modern en naar de laatste eischen des tijds ingerichte inrichting. De foto onderaan geeft den G.-G. in gesprek met den vice-admiraal Pinke onmiddellijk na de steenlegging.

