DE TOCHT VAN DE DEUTSCHLAND

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

(5) (Vervolg.) (Nadruk verboden.)

Maar waartoe een schip eigenlijk deugt, zijn innerlijke waarde om zoo te zeggen, dat ziet men eerst, wanneer het zijn proef in volle zee aflegt. Men komt eerst achter zijn beste eigenschappen en verkrijgt eerst zoo goed het geloof in zijn betrouwbaarheid en zeewaardigheid, wanneer het eens met windsterkte tien waait en er een deining van sterkte acht staat, waar men tegenop moet. En niet slechts zoo voor een paar uur; neen, dagenlang, wekenlang. Daar kan een schip dan toonen, wat het waard is.

Dat geldt vooral voor een onderzeeboot in den oorlog. Een vrachtschip in vredestijd, dat immers ook dikwijls lange beproevingen uithouden moet, heeft toch tenslotte altijd de mogelijkheid, een noodhaven binnen te loopen of hulp in te roepen; in het ergste geval kan hij een paar dagen drijven om beter weer af te wachten. Dat alles is er voor de onderzeeboot niet. Voor haar komen bij de ge-



Uit: „Handboek der Muziekgeschiedenis", door Mr. Henri Viotta.

Te Haarlem, bij H. D. Tjeenk Willink & Zoon, is uitgekomen: Handboek der Muziekgeschiedenis, Eerste Deel, door Mr. Henri Viotta. — In dit lijvig deel van meer dan 400 bladzijden is een rijke schat van kennis opgestapeld: al wat de schrijver in twintig jaren aan muziekgeschiedenis onderwees. Zonder vertoon van geleerdheid, boeiend en bevattelijk, verhaalt Mr. Viotta hier hoe de toonkunst zich in den loop der eeuwen ontwikkelde, en hij heeft daartoe een ongeloofelijke massa materiaal, waaronder het allernieuwste, bijeengebracht. — De uitgevers deden het boek de eer wedervaren die het toekomt: papier en druk voldoen aan hooge eischen; zeer talrijke illustraties, notenvoorbeelden, portretten e. d. versieren den tekst.

varen van de zee de gevaren van de zijde van den vijand, van den vreeselijksten en onbarmhartigsten vijand. Haar wenkt geen noodhaven, en wanneer ze slechts een paar uur onklaar ligt om te bewegen of te duiken en ontdekt wordt, dan jagen hem de voorbijvarende zeilvaartuigen, die aan een stoomschip dat averij heeft redding en hulp brengen zouden, de begeerige bloedhonden op den hals. Niemand is zoo eenzaam en zoo alleen op zichzelf aangewezen als de onderzeeboot-kapitein. Kan hij zich niet onvoorwaardelijk op zijn vaartuig verlaten, dan is hij verloren.

Daarom weten we allen, wat wij aan de Germaniawerf en den constructeur van onze boot, hoofdingenieur Erbach, te danken hebben. Naar zijn plannen werd de „Deutschland" een zoo voortreffelijk zeeschip, door het wonderbaarlijke samenwerken van alle heeren van het Onderzeeboot-scheepsbouw- en van het Onderzeeboot-Machinebouwbureau. Wat daar in den winter van 1915 in ongeloofelijk korten tijd en toch met de nauwgezetheid van een preciziewerk op de helling in Kiel ontstond, wat de heer Erbach mij op die onvergetelijke proeftochten in het voorjaar leerde begrijpen en besturen, dat vocht zich twee maanden later met zekerheid zijn weg door den stormgezweepten oceaan en bracht den roem van de Duitsche scheepsbouwkunst over de zee.

Storm is op de onderzeeboot toch nog iets anders dan zelfs op het slechts even groote stoomschip. Zoolang het gaat, moet men natuurlijk nog omhooggedoken blijven, om met de krachtige oliemachines te kunnen varen. De electrische kracht in de batterijen moet altijd voor gevallen van den uitersten nood bespaard worden, daar men anders niet duiken of snel manoeuvreeren kan. Maar wat heet bij een onderzeeboot omhoog gedoken varen in den storm? Ze steekt toch altijd tot den toren in het water, en ook dien overspoelen de golven. De zeeën gaan over het geheele schip heen, omdat het te zwaar is, om als een kleiner vaartuig omhooggeheven te worden, en omdat het niet, als een stoomschip, bij het diepere inboren in zoo'n aanrollenden waterberg reservewaterplaatsing voor het dragen brengt, zoo als men zich in zeemanstaal uitdrukt. Het is met zijn geheele grootte reeds gedoken en kan door verder induiken niet als het bovenwatervaartuig zijn waterverplaatsing vergrooten en daardoor nog meer drijfvermogen en stijgkracht bekomen. Het elastische werken van het stoomschip, dat in de deining onophoudelijk zijn waterverplaatsing verandert en door tijdelijk grooter wordende stijgkracht gestuwd en omhooggeheven wordt, valt bij de onderzeeboot weg. Brullend en hard neerslaand vallen de golven over het bevende lichaam van de boot heen, haar bewegingen zijn zonder overgang, gebeuren met horten en stooten en beteekenen een vreeselijk op de proefstellen van allen samenhang.

Daar kan men beproeven, wat voor materiaal men onder zich heeft, daar komt het uit, hoe geniaal de lijnen van het schip geconstrueerd zijn, dat het zelfs in zoo'n heksenketel nog gang behoudt en roervast blijft.

„U-Deutschland" werd op een zware proef gesteld, en zij doorstond die schitterend. Verscheidene dagen bleef het weer hetzelfde. Orkaanachtige rukwinden zwiepten het water en overspoelden het schip met donderende bergen van golven. Zooals te begrijpen is waren alle luiken op het dek gesloten, en met korte tusschenpoozen moest ook het door den voorwand van de „badkuip" toch zoo goed beschutte torenluik door den officier van de wacht bij iedere overspoelende zee toegeworpen worden.

Behaaglijk was het niet op den toren. Maar altijd nog duizendmaal beter dan onder dek, waar de mannen in de afgesloten lucht bij het eeuwige rollen van het schip erg aan zeeziekte begonnen te lijden. Menig oudbevaren man offerde hier voor den eersten keer aan Neptunus.

Op den derden dag nam de wind eindelijk af. De zee werd rustiger, en we konden alle dekluiken openen, om de boot goed door te luchten en uit te drogen. Alle mannen die vrij van wacht waren kwamen naar boven, om zich aan dek in de zon languit uit te strekken en zich te herstellen, wat menigeen werkelijk noodig had. Afgetobd en met bleeke gezichten kwamen ze uit de luikgaten; nauwelijks echter waren ze in de frissche lucht en hadden ze zich den heerlijken zeewind om den neus laten waaien, of daar staken ze reeds het geliefde rooktuig aan.

Daar in onzen huidigen koers weinig stoomschepen te verwachten zijn, wordt een groote droogmakerij op touw gezet. Ieder brengt zijn natte spullen, die beneden in de opgesloten lucht niet drogen konden, naar boven om te luchten. Het geheele dek is vol bedden, dekens, kleeren en laarzen; aan de ijzerdraden van de borstwering wordt het ondergoed bevestigd en fladdert lustig in den wind als aan waschlijnen. Daartusschen liggen de mannen in de zonderlingste houdingen en zonnen zich als hagedissen. Om de kunstmatige ventilatie van de gezamenlijke ruimen door natuurlijken tocht nog te versterken, worden in de gezamenlijke luikgaten de zeildoekwindzakken opgehangen. Met hun getande zijvleugels hebben ze iets van vinnen en doen er den gewelfden groenen bovenbouw van onze „Deutschland" als den rug van een fantastische voorwereldlijke visch uitzien; we moeten een vreemden aanblik geboden hebben.

Er was echter niemand tegenwoordig, om zich hierover te verwonderen; een enkel stoomschip, welks rook tegen den avond aan den horizont opdook, konden wij door verandering van koers gemakkelijk ontwijken.

De stemming onder de bemanning is voortreffelijk; als teeken daarvan klinkt uit de matrozenkajuit lustig de grammophoon. Ook bij ons in de officierenkajuit wordt het kleine toestel voor „conservenmuziek" in gebruik genomen, dat uit het leven op de onderzeebooten eenvoudig niet meer is weg te denken.

Voor het overige begon thans het eentonige gedeelte van onzen tocht. Het goede weer hield aan; ontmoetingen hadden we weinig te verwachten.

Ik vind in mijn journaal slechts de volgende aanteekeningen: „Het vervelende gedeelte van onze reis begint. Voortdurend, een weinig slingerende, vervolgt de boot haar koers; af en toe wordt een stoomschip uit den weg gegaan. Verscheidene dagen komt er volstrekt niets in 't zicht; de grammophoons spelen, en alles is in de beste stemming. In volle zee in de onderzeeboot is men als niemand anders met zijn welstand van het weer afhankelijk."

Het is eigenlijk het eerste oogenblik, dat we wat op adem kunnen komen. Men kijkt achteruit, men ziet vooruit en wordt door de eeuwige eentonigheid van de zee mededeelzamer.

Op een dag sta ik op het voorschip; naast mij zit gehurkt onze reusachtige bootsman Humke in de geopende betimmering van het smalle middelste bovendek, waaronder we onze reddingsboot goed verstuwd hebben; eenige sjorringen waren in de stormdagen los gaan zitten en moesten aangehaald worden.

Ik heb zoo lang gestaan, naar het Westen starend, in gedachten bij Amerika, ons doel.

Plotseling prikkelt het mij, den braven Humke daarover aan te spreken. Ik vraag hem, wat hij ervan denkt, dat we nu midden in den oorlog naar Amerika varen. Welke voorstelling hij zich van het doel van onze onderneming maakt.

Dan grijnst de brave en antwoordt zonder aarzelen: „Wel, geld verdienen."

Dat is me wat te kort samengevat, en ik probeer hem duidelijk te maken, wat het beteekent, den handel met Amerika weer op te nemen, midden in den oorlog, alle Engelsche blokkadeschepen ten spijt; daarbij probeer ik, hem het doel van de Engelsche blokkade te verklaren.

Hij herstelt zich snel en zegt:

„Ja, nu begrijp ik het wel, wat de Engelschman met de blokkade wil."

Ik ga verder en zet hem, zoo goed als ik kan, de vereischten en de beteekenis van een werkelijke blokkade uiteen en word door zijn antwoord verrast, dat hij mij dadelijk uit de ziel van het volk met de naïeve zekerheid van onze zeelieden geeft:



C. Joh. Kieviet, De Hut in het Bosch. Geïllustreerd door Joh. Braakensiek. Valkhoff en Co., Amersfoort. Het is niet te verwonderen dat van dit boeiende boek een tweede druk noodig was. De boeken van Kieviet — die zoowel voor meisjes als voor jongens geschikt zijn — behooren tot de beste op het gebied van kinderlectuur. Ze blijven op goeden voet met de realiteit en geven toch juist die hoeveelheid fantasie waar onze jeugd, gelukkig, niet buiten kan. Van Braakensiek's aardige illustraties beelden wij er hier een af.

„Ach wat, ons krijgen ze toch niet! En dan heeft de gansche Engelsche blokkade immers geen doel!"

Intusschen waren nog eenige mannen van de afkomende wacht naderbij gekomen en hoorden toe. Daar stonden ze wijdbeens op het smalle dek van een kleine onderzeeboot midden in den Atlantischen Oceaan, een paar onverschrokken Duitsche zeelieden.

„Mannen," zeg ik, „nu hebben jelui gehoord, waarom we hier varen. Maar ik wil jelui nog iets er bij vertellen.

„Kerels, jelui hebt geen idee, wat onze tocht eigenlijk beteekent. Onze brave „Deutschland" is veel meer dan alleen een vracht-onderzeeboot, waarmee wij den Amerikanen Duitsche waren brengen; waren natuurlijk, die Engelsche handelsnijd en Engelsche slinkschheid tot heden ver van de Amerikaansche kusten hield, niet alleen, om den Duitschen uitvoer te benadeelen, maar ook om daarbij flink in troebel water te kunnen visschen, om de Amerikaansche industrie en den Amerikaanschen handel in alle onschuld allergevoeligst te benadeelen.

„Daarmee is het thans uit, daarvoor zorgen wij. Maar dat is nog niet alles. Het optreden van de eerste handelsonderzeeboot beteekent nog veel meer. Zonder een kanon of een torpedo aan boord te hebben, brengt onze „Deutschland" een omwenteling in het geheele zeewezen, in den ganschen overzeeschen handel en in het internationale recht met zich, een omwenteling, die van nog in 't geheel niet te overziene gevolgen wezen zal."

(Wordt vervolgd).