DE TOCHT VAN DE DEUTSCHLAND

door PAUL KÖNIG, Kapitein v. d. handelsonderzeeër

:: „Deutschland" ::

(6) (Vervolg.) (Nadruk verboden.)

Hoe is het dan tot heden met de scheepvaart in den oorlog, met onze oorlogsduikbooten gegaan? We wilden ons daarmee tegen de met het volkenrecht strijdige barbaarsche uithongering verweeren. En wat doen de Engelschen? Zij bewapenden hun handelsschepen en schoten iedere duikboot in elkaar, die hen naderde, om contrabande te doen zinken. Dat noemen ze dan verdediging.

„En wat gebeurt er nu? We verdedigen onze huid, en onze duikbooten, waarop in iederen stoomtrawler een „Baralong-moordenaar" loert, brengen zonder waarschuwing de bewapende Engelsche handelsschepen tot zinken, om niet zelf plotseling in elkaar geschoten of geramd te worden.

„Nu roepen de Engelschen om hulp; en met het bestaande formeele recht krijgen ze de Amerikanen op hun hand, want in het bestaande formeele recht — zijn er nog geen bijzondere bepalingen voor duikbooten. Wij willen met het groote Amerikaansche volk vrede hebben en geven toe. De regeering, die den Baralong-commandanten beloonde, schijnt overwonnen te hebben; het blijft erbij, handelsschepen mogen niet ongewaarschuwd tot zinken gebracht worden.

„Daar komt onze „Deutschland" en is een duikboot en een handelsschip. Handelsschepen mogen niet ongewaarschuwd tot zinken gebracht worden en — het bestaande formeele recht kent nog geen bijzondere bepalingen voor duikbooten. Een handelsduikboot echter, die men voor het tot zinken brengen onderzoeken moet, kan moeilijk tot bijdraaien gedwongen worden, wanneer zij nog duikvaardig is. Daar is de snelste torpedoboot machteloos.

„De Engelschen zijn in het eigen net gevangen; de „Deutschland" werpt de gansche eenzijdige uitlegging van het formeele recht op den kop. Wat eerst tegen ons benut werd, spreekt thans voor ons.

„Want thans staat het aldus: Wanneer handelsschepen, die immers ook onderzeebooten zijn kunnen, niet zonder onderzoek tot zinken gebracht mogen worden, dan heeft onze „Deutschland" onder het bestaande formeele recht de Engelsche blokkade nietig gemaakt. Want ik zou wel eens de Duitsche handelsduikboot willen zien, waarbij een Engelsch bewakingsvaartuig dicht genoeg kon komen, om het te onderzoeken.

Of wel, ze wordt niet onderzocht, en dan kunnen handelsschepen zonder waarschuwing tot zinken gebracht worden — ook Engelsche. Daarmede zou het oorlogsrecht weer in evenwicht gebracht zijn door een vreedzame, onbewapende handelsduikboot.

„Dat, mannen, is de kolossale beteekenis, die in het optreden van onze „Deutschland" ligt."

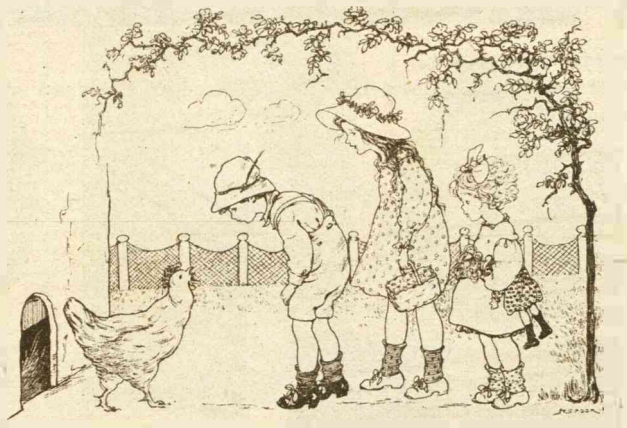
Daarmee sloot ik mijn rede, wel de langste, die ik ooit gehouden heb.

Het mooie weer houdt verder aan. De barometer blijft bestendig goed, de lucht is droog en helder. We komen langzamerhand in de breedten, waarin het goede weer in dit jaargetijde regel is; de warmte der zonnestralen doet zich reeds voelen, en we beginnen, op kleine verfrisschingen te zinnen.

Daarbij blijkt ons „golvenbad" proefhoudend. Het is een vinding van den machinist van de wacht, den heer Kiszling, die anders eigenlijk voor niets belangstelling heeft dan voor zijn motoren. Voor deze is hij waarlijk van een roerende, door niets te overtreffen zorgvuldigheid bezield. Hoe dikwijls gebeurde het bij hooge deining, wanneer alle dekluiken dicht waren, dat plotseling een man in het torenluik omhoog dook en zich in ijlende haast door de „badkuip" probeerde te persen, zonder inachtneming van de hooge navigatie, die daar juist uitgeoefend werd. Wanneer nu de officier van de wacht geërgerd over deze stoornis uitpakken wilde, dan was het onze brave Kiszling, die, door de grootste zorg voor zijn motoren gedreven, in zijn oudste oliegoed over het druipende en overspoelde dek op den achtersteven afging, om daar naar den uitluchter te kijken. Hij moest iederen keer nazien, of de verbranding ook goed werkte, of de harteklop van zijn motoren goed functionneerde en of de explosies heel regelmatig waren. Hij ging in zijn geliefde machines heelemaal op en leefde met hun rhythme. Hij hoorde de minste onregelmatigheid in hun werk en ging ze dan van alle kanten te lijf.

Bij een van zijn in 't geheel niet ongevaarlijke extra-uitstapjes over het gewelfde, glibberige zijdek moet hem plotseling op de een of andere manier een licht opgegaan zijn; in 't kort, hij maakte ons gelukkig met de uitvinding van het golvenbad. De zaak was heel eenvoudig en voor de hand liggend, evenals alle geniale uitvindingen.

Om ze te begrijpen, moet men den uitwendigen bovenbouw van de „Deutschland" kennen. Over de rolvormige stalen wanden en de terzijden daarvan gelegen duiktanks en oliebunkers richt zich het buitenschip op, dat het vaartuig den eigenlijken scheepsvorm geeft. In zijn bovenste deelen vormt dit buitenschip de zoogenaamde buitentanks, die bij een geladen schip altijd met water zijn gevuld, daar water en lucht door talrijke openingen, gaten en spleten tot hun inwendige ruimte toegang hebben, om een snel in- en uitduiken mogelijk te maken. De buitentanks spelen dus voor het drijfvermogen geen



„ONS THUIS".

De uitgever L. J. Veen, te Amsterdam, zendt ons ter inzage het eerste nummer van den vijftienden jaargang van zijn bekend kindertijdschrift „Ons Thuis", geïllustreerd Maandschrift voor kinderen van 6—10 jaar, onder hoofdredactie van Henriette Dietz en met vaste medewerking van tal van bekende kinderschrijfsters. — Het tijdschrift maakt een gunstigen indruk: een aardig gekleurd omslag, goed papier, leuke illustraties, flinke duidelijke letter, gezellige, onderhoudende verhaaltjes en versjes. In één woord: voor jonge kinderen is een gebonden jaargang een boek om telkens weer in te kijken en te lezen. Het plaatje hierboven is de reproductie van een der aardige illustraties uit deze eerste aflevering.

rol, zij zijn slechts een gevolg van de den scheepsvorm aangevenden buitenwand, die naar boven toe niet de vormen van de stalen wanden en tanks volgt. Ondanks deze betrekkelijk ondergeschikte beteekenis moeten de buitentanks natuurlijk van boven toegankelijk zijn, wat door groote, in het bovenste dek passendende, blikken sluitstukken, die opengemaakt kunnen worden, en inklimladders mogelijk wordt gemaakt. Op het zoogenaamde tankdek staande, heeft men dan in de buitentanks nog ongeveer staanhoogte tot aan het bovenste dek. Van alle kanten spoelt gedurende de vaart natuurlijk het zeewater in deze groote ruimten naar binnen; men behoeft slechts door de openingen van de verwijderde blikken sluitstukken naar binnen te klimmen, om een wonderbaarlijk absoluut veilig zeegolvenbad te genieten.

We hebben dat dan ook dikwijls genoeg benut en heerlijk gebaad.

De zaak had slechts een nadeel. Wanneer men namelijk kort na een onderduiking voor het eerst in het golvenbad ging, nam men geen zeewater-, maar een zuiver oliebad. De bunkers blijven namelijk, vooral na lange en inspannende vaart, nooit geheel dicht, en zoo komt het, dat de naar boven komende boot niet zelden een eigen olielaag doorbreekt, eer zij aan de oppervlakte der zee komt. Deze olielaag vindt men dan in de „badkuip", op de luikdeksels en op het dek. Aan den binnenkant van de buitentanks blijft het natuurlijk aan de oppervlakte van het water, dat hier niet zoo snel wisselen kan. Het duurt meestal een dag, indien nog niet langer, tot het oude olieachtige water daar is weggestroomd en door nieuw vervangen is. Wie dus in dezen tijd in het golfvenbad ging, die kwam weinig verfrischt en met een hoogglanzende, in alle kleuren schitterende huid als een waternikker eruit. De manschappen hadden in deze gedaantewisseling natuurlijk een bijzonderen schik.

Het mooie weer gaf mij echter ook gelegenheid, met de heeren een ander soort van bezigheid te beoefenen, die voor het goede verloop van onzen tocht niet geheel zonder belang was. We haalden de sextanten voor den dag en begonnen weer eens nauwkeurig volgens de zon onze scheepshoogte te bepalen, wat gedurende de vorige stormdagen toch slechts zeer bij benadering mogelijk geweest was. Vooral echter de wonderlijke heldere lucht was het, die mij er toe bracht, ons in de schemering in het waarnemen van sterren en in het bepalen van de sterrenhoogten te oefenen.

Na den langen tijd van een werkeloos landleven was het mij bepaald een behoefte weer eens het zeevaartgereedschap voor den dag te krijgen, met chronometer en sextant, met passer en zeekaarten te werken en een ordentelijk bestek [1]) op te maken, zij 't dan ook onder zeer eigenaardige voorwaarden.

De astronomische navigatie op onderzeebooten wordt iemand namelijk niet heel gemakkelijk gemaakt.

Het is voor een ouden kapitein van een stoomschip reeds een eigenaardig gevoel, zoo'n in ieder geval heelemaal niet klein vaartuig vanaf de lage standplaats op den toren in de bewogen wateren te bestieren. Men heeft niet het gewone overzicht over het vaarwater, heeft met een heel bijzondere vatbaarheid tot draaien te rekenen, moet zich in een ander manoeuvreeren, op andere commando's en afstandschattingen inleven. Bijzonder eigenaardig doet het echter aan, wanneer men in de nauwe „badkuip" op den toren een middaghoogte bepalen, een koers bepalen of een bestek uitrekenen moet. Men is gewoon, op de breede brug van het groote stoomschip hoog boven het water zijn opmetingen rustig te kunnen verrichten en alle noodige berichten van den uitkijk prompt te verkrijgen. Dan gaat men vanaf de brug naastaan in de gemakkelijke kaartenkajuit, heeft de mooie kaartentafel voor zich en maakt zijn berekeningen met alle geriefelijkheid.

En nu op de onderzeeboot: Geperst in een ovale stalen tobbe ter grootte van een middelmatigen dameskoffer, hangt men op een houten klapstoel, drukt zich met den schouder tegen de borstwering en probeert met krampachtige hand de sextant rechtop te houden, tot men eindelijk het beeldje van de zon juist op den horizon krijgt. Dan gaat het erom, het instrument snel achter het beschuttende zeildoek te bergen en door den toren in de centrale naar beneden te klimmen, zooals men eerst naar boven geklommen is: de instrumenten en kaarten tegen de borst gedrukt en zich met rug en knieën schrap zettend. Zoo perst men zich weer door het torengat, om boven, op iederen breker loerend, sprongsgewijze met passer en parallelliniaal te werken; de kaartentafel zijn de knieën, en men heeft het verheffende bewustzijn, zijn standlinies [2]) in onafgebroken hurkende houding opgenomen te hebben.

Hoe verheugd is men onder zulke voorwaarden weer eens bij kalme zee en helder weer aan dek te kunnen werken.

Ook bij het proefduiken, dat wij zoo mogelijk iederen dag volvoeren, komt het mooie weer goed te pas!

Het klopt voortreffelijk; we kunnen rustig op de Amerikaansche kust afgaan, om veilig in de driemijlen-zone onder te duiken.

Bij dit proefduiken beleefden we een wonderlijk schouwspel van tooverachtige bekooring. Ik had de boot zoo laten insturen, dat de toren ongeveer drie meter onder water was. Daarboven scheen de zon en vervulde de diepte met een fel schijnsel. Het heldere water was kleurig verlicht, in de nabijheid als licht azuurblauw van fabelachtige klaarheid en doorzichtig als glas. Van de torenvensters kon ik de heele boot zien; omspeeld door de blinkende parels der luchtbellen, die voortdurend aan den romp van het schip ontsnapten, strekte zich het dek uit tot aan den boeg, die in fantastische duidelijkheid nog zichtbaar was. Verder vooruit kwam een kleurig zwak schijnsel; het zag eruit als schoof de boeg zich geluidloos in een opaalgroenen muur, die telkens weer flonkerend verdeeld werd en in de nabijheid tot onwerkelijke, kleurige doorzichtigheid werd.

We waren als betooverd door dezen fabelachtigen aanblik, welks fantastische werking nog daardoor verhoogd werd, dat kwallen, in het doorzichtige blauw voorbijzwevend, zich dikwijls in de koperen draden van de verschansing verwarden en dan rose, bleekgeel en purper opschitterden.

Visschen konden we op de geringe diepte niet waarnemen.

Den volgenden dag hadden wij een klein voorval,



DE SYMPATHIE DER BURGERS VOOR DE MILITAIREN.

Door de burgerij van Breda werd uit dankbaarheid voor de dikwijls ten gehoore gebrachte muziek, aan de aldaar gelegerde troepen van het Vrijwillige Muziekcorps van het divisie-escadron Huzaren der 3e divisie een zestal bazuinen aangeboden. De uitreiking werd door een groot aantal burgers bijgewoond.

1) Bestek is de berekening van de scheepshoogte volgens geografische hoogte en breedte.

2) Standlinie is een van de reken-elementen tot bepaling van de scheepshoogte.