Dit is een heel bijzonder onderdeel. De heeren P. H. L. en H. G. Hilken, de vertegenwoordigers van den N. D. L. in Baltimore, hadden daarbij al het menschemogelijke gedaan, om dit heel lastige gedeelte van onze taak te verlichten en te waarborgen.

Ze hadden niet alleen in alle stilte de noodige aankoopen van de goederen voor onze retourvracht gedaan, en de goederen reeds gereed om in te laden in de loodsen doen aanvoeren — het was een heel aanzienlijke stapel, op welks gezicht zich wel menigeen twijfelend afvroeg, hoe of deze menigte in een onderzeeboot plaats zou krijgen —, ze hadden ons ook het noodige en bijzonder geaarde laad- en sjouwers-personeel bezorgd.

Al de werkzaamheden op de boot en op de losplaats werden namelijk door negers gedaan, bij wie op een zoo'n gering mogelijke ontwikkeling van iedere opmerkingsgave en dergelijke geestelijke bekwaamheden gelet werd. Bovendien werden de negers voor het begin van den arbeid iederen keer nauwkeurig onderzocht, waarbij ze zich geheel moesten uitkleeden, opdat de boot voor elken aanslag beveiligd was.

Het lossen had zonder verdere moeilijkheden plaats.

Voor hem, die het lossen van de groote schepen gewoon was, bood het werkelijk een eigenaardig schouwspel. Terwijl anders groote laadboomen, stoomwindassen en hydraulische kranen onder geraas, stooten en sissen uit den donkeren buik van het schip langzaam de zware stukgoederen ophalen, werklieden en opzichters met zonderling geschreeuw aan reusachtig gapende luikgaten staan, waren hier twee kleine houten laadboomen aan de gewone onderzeeboot-luiken opgericht en deden met hun sierlijke electrische windassen vlug werk. In kleine zakken en kisten kwam het naar het daglicht gesuisd, geluidloos en gauw, bijna als op het poppentheater. Een dergelijk lossen in onderzeeboot-stijl heeft werkelijk iets miniatuurachtigs.

Des te meer moest men verwonderd zijn, wanneer men dan alles op de kade liggen zag, wat uit den bescheiden grauwen walvischrug door de nauwe luikgaten opgehaald was.

Lastiger was het laden; daarvoor moest eerst een nauwkeurige berekening door onzen vakman en „onderzeebootlaadspecialist", den scheepsbouwingenieur Prusse van de Germaniawerf, uitgevoerd worden. Want elk kilogram van de immers verschillend zware en verschillend volume innemende lading moest op zijn nauwkeurig berekende plaats zorgvuldig gestouwd worden, om het evenwicht van het geheele vaartuig niet ongunstig te beïnvloeden.

Een nauwkeurige stouwing was ook inzooverre zeer gewichtig, omdat het geheele laadruim toch in ieder geval beperkt was, en iedere kist, elke zak enz. vast op hun plaats moesten liggen. Anders zouden bij storm, bij plotseling snelduiken met een sterke helling of andere toevalligheden de onaangenaamste verrassingen ontstaan, die onze zekerheid van manoeuvreeren in de waagschaal konden stellen.

Een dergelijk laden is daarom zeer tijdroovend. De heele vracht, zakken en kisten, moest namelijk door de nauwe luikgaten met de hand door negers naar binnen gebracht worden. De goederen gingen vooraf nog stuk voor stuk afzonderlijk op een weegschaal, de waagmeester noteerde en riep de gewichtsgetallen af, die dan in afzonderlijke tabellen geboekt werden.

Deze tabellen stemmen overeen met een nauwkeurig theoretisch plan, waarnaar het geheele stuwen nauwkeurig uitgevoerd wordt, en de juistheid van dit plan werd dan door een duik- en evenwichtsproef gecontroleerd, waarvoor wij aan de ligplaats juist genoeg waterdiepte hadden.

Tot dit doel stonden alle mannen weder op hun duikposten, de duiktanks werden langzaam geopend, en zoo veel water in de boot gelaten, dat ze in drijvenden toestand is, terwijl het torenluikgat nog juist boven water is.

In deze positie wordt het lichaam van de boot door verschillend belasten van de beide evenwichtstanks aan het schommelen gebracht, waarbij men bemerken kan, of de gewichten in de boot juist verdeeld zijn.

Blijken nog gewichtsverplaatsingen noodig, dan moet men de lading dienovereenkomstig omstuwen. Een laatste duik- en evenwichtsproef moet dan uitmaken, of de belasting van de geheele boot in alle onderdeelen klopt.

'n Tweeduizend ton zijn in het wiegelende en glijdende element in een nauwkeurigen evenwichtstoestand gebracht.

De afvaart van Baltimore.

Boven de beschrijving van onzen terugtocht zou ik als motto kunnen zetten, wat de Londensche „Morning Post" van 18 Juli over de positie van de Engelsche regeering tot „U-Deutschland" geschreven had:

„De „Deutschland" is ingevolge haar onderzeeboot-eigenschappen als oorlogsschip te beschouwen en als zoodanig te behandelen. De oorlogsschepen der Geallieerden zullen daarom iedere gelegenheid waarnemen, om de boot buiten de Amerikaansche territoriale grenzen rekenschap te vragen, en zullen haar zonder waarschuwing tot zinken brengen."

Zoo luidde een telegram, dat den 19en Juli van Londen naar Amerika kwam, zoo lazen wij het ook in een nummer van de „Morning Post" zelf, dat wij eind Juli toegezonden kregen.

Dat had in ieder geval de goede zijde, dat wij tenminste precies wisten, hoe wij eraan toe waren.

Nooit heeft zich het Engelsche standpunt in zijn geheele brutaliteit duidelijker getoond.

Wij hadden geen torpedobuis, geen kanonnen aan boord, wij hadden niet de geringste mogelijkheid aan te vallen; we hadden niet eens wapenen om ons te verdedigen, wat toch elk Engelsch handelsschip veroorloofd is; de machtigste neutrale staat had bovendien de „Deutschland" nadrukkelijk als zuiver handelsschip erkend, en toch zouden we zonder waarschuwing tot zinken gebracht worden!

We wisten dus, wat ons te wachten stond.

Het was ook reeds bekend geworden, dat zich acht vijandelijke oorlogsschepen met jagers en netten voor de Chesapeake-baai verzameld hadden, om ons bij het verlaten van de Amerikaansche territoriale grenzen te vangen en als een blinde visch met mijnen te verpletteren.

Voorzichtigheid was dus geboden, en het ging erom, zich met onderzeeboot-slimheid er door heen te kronkelen.

We wisten echter ook, hoe we het reeds een keer klaargespeeld hadden, den draak te steken met de Engelsch-Fransche inspanningen. Een gemakkelijke spelevaart was de doorbraak door de Engelsche blokkade van uit Europa ook niet geweest. Niets heeft ons meer genoegen gedaan dan de kennisname van de mooie verklaring, die kapitein Gaunt van het Britsche consulaat-generaal in New York losgelaten had, toen het eerste gerucht van den tocht van een Duitsche onderzeeboot naar Amerika daar opdook. Hij stelde het Engelsche publiek gerust met de woorden: „Het is onmogelijk, een onderzeeboot naar Amerika te zenden. Zullen de Duitschers het toch doen, dan zullen we ze opvangen. Een groote onderzeeër laat in het water een spoor van olie en machinesmeersel achter zich. Dit spoor kunnen onze snelle kruisers volgen en dan de onderzeeboot absoluut zeker opvangen."

Kapitein Gaunt is de deskundige voor scheepvaartaangelegenheden aan het consulaat en moet het weten.

Wij hadden dus slechts ervoor te zorgen, dat het „opvangen" ook den tweeden keer zoo „absoluut zeker" van stapel liep.

Zoo was dan de eerste Augustus gekomen, overal hadden wij hartelijk afscheid genomen, alle formaliteiten met de overheid enz. waren vervuld, en we konden in zee steken, tot een rendezvous met de heeren vóór de baai.

Onze afvaart ondervond vertraging, omdat we eerst op hoogwater moesten wachten, om uit de Patapsco-rivier, waaraan Baltimore ligt, over de ervoor liggende slibbank in de Chesapeake-baai naar buiten te komen. Het water steeg op dien dag zeer langzaam, daar er een noordenwind woei en deze den stroom in de lange baai niet heelemaal tot Baltimore toe wilde laten komen.

We wachtten met spanning op het stijgen van het water, en eindelijk was 's namiddags vijf uur twintig het oogenblik gekomen. De trossen werden losgegooid, langzaam openden zich de insluitende bewakingsschepen, en majestueus schoof de „Deutschland" van de pier los en het vaarwater in. De sleepboot „Timmins" vaart naast ons op als een trouwe herdershond en laat de vele kleine en grootere booten vol reporters en kinomenschen slechts brommend in onze nabijheid.

Er was niets te vreezen; de boot van de havenpolitie van Baltimore was ons op vriendelijke wijze meegegeven en de douanekotter van Maryland had het bevel gekregen, ons tot aan de grens van zijn gebied te begeleiden.

Honderden menschen stonden aan de oevers van de Patapscorivier, wenkten en begroetten onzen afvaart met eindeloos hoerageroep, in de haven huilden alle sleepbooten met sirenen en fluiten, de stoomschepen streken de vlaggen en floten, het was een heilloos leven. Wij echter wisten, terwijl we weer uitvoeren, dat in het gansche groote Amerika ongetelde harten ons met hun zegenwenschen begeleidden en vol angst op het oogenblik wachtten, dat de zekerheid van onze gelukkige doorbraak bracht.

Zoodra we nu in het vrije vaarwater gekomen waren en de machines op volle kracht liepen, bleven onze begeleiders langzamerhand achter; zelfs de „Timmins" had werkelijk genoeg te doen om mee te komen. Wij zagen met genoegen, hoe weinig snel al de Amerikaansche booten liepen; het hoerageroep werd steeds zwakker, de schepen werden steeds minder, en tenslotte was er nog slechts onze douanekotter. Toen tegen zeven uur ook deze verdween, zouden wij met de „Timmins" alleen geweest zijn, wanneer we niet nog een somberen begeleider hadden gehad, die zich niet zoo gemakkelijk liet afschudden.

Het was een snelle, grauwe boot, met spitsen snuit en een vlakken, korten achtersteven, een volwassen formeele hardlooper, waarvan het gerucht ging, dat hij tachtig paardekrachten in het lijf had en zijn tweeëntwintig mijlen loopen kon.... Hij zou reeds sedert tien dagen door een heer gehuurd zijn, die daarvoor de ronde som van tweehonderd dollar per dag betaalde, waaruit op te maken is, hoe hoog die heer de mogelijkheid schatte, zijn zuiver sportieve belangstelling door een „match" van zijn hardlooper met de „Deutschland" aan den dag te leggen.

In het bewustzijn van zijn overwegende snelheid huppelde de vlugge boot om ons heen en voer bewonderenswaardige kringen en zwenkingen uit; ze maakte capriolen, wervelde om ons heen als een bromvlieg en was beangstigend vroolijk. De brave „Timmins" mocht nog zoo dreigend met zijn stoomfluit brommen en toornige rookwolken uitstooten; de tachtigpaardekrachtbrommer bleef en liet zich niet verdrijven.

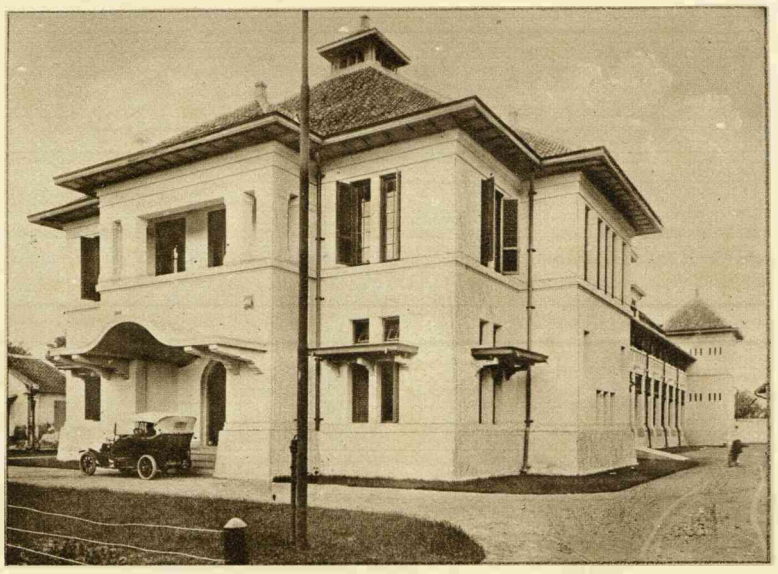
Dat ging zoo tot in den vallenden avond toe!

Toen verhief zich tegen acht uur een kleine bries, en het duurde niet lang, of er kwam een lichte deining opzetten, een plezierige deining, die vroolijk tegen den boeg van de „Deutschland" kletste.

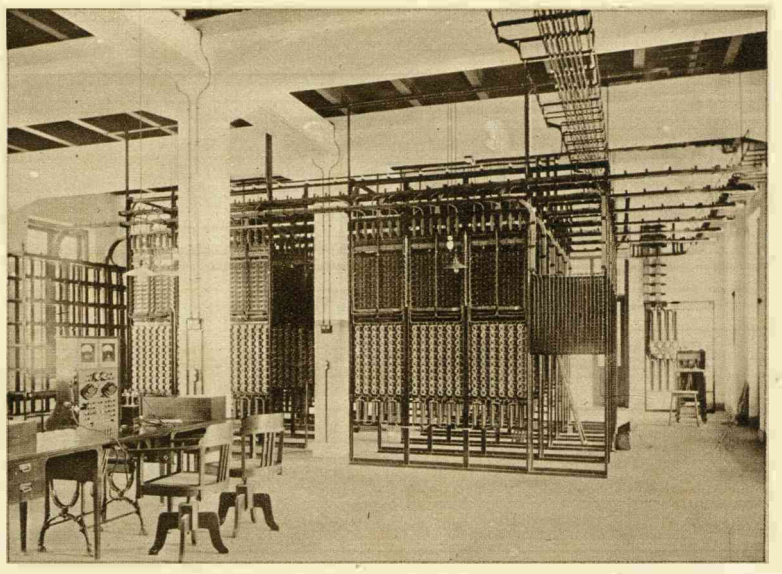
Onze brommer had intusschen volgens de voorschriften zijn lichten uitgezet, en hij klotste ook, maar hij liep niet meer om ons heen, maar plaste spoedig alleen maar in ons kielwater. Het was een aardig gezicht, toen achter ons zijn kleurige lichten dansten, menigmaal in verlicht schuim en sproeiwater verdwenen en terugkwamen, maar steeds verder.

Om tien uur stond er reeds een aardige deining; de lichtjes zakten steeds meer achteruit.

(Wordt vervolgd).



Extérieur van het nieuwe telefoonkantoor te Soerabaia.



Intérieur (het telefoonhuis) van 't nieuwe telefoonkantoor te Soerabaia.

Soerabaia heeft op 1 September een up to date telefoonkantoor gekregen. De inrichting is geheel van den eersten rang. De heer directeur van den gouvernements-telefoondienst maakte speciaal een reis naar Holland om alles aan de fabrikanten uit te leggen; een en ander in verband met het tropisch klimaat. De bouw heeft 1½ jaar geduurd. Het geheel bevat: administratiekantoor, machinekamers en telefoonhuis.