

# Van Overal

## Duikboten en convoien bevaren de zeeën.

**T**WELKENS weer lezen wij in de Duitsche legerberichten dat duikboten, Schnellbooten en vliegtuigen er in zijn geslaagd, Britsche schepen, die in convoi varen, in den grond te boren. Waaruit dus blijkt — zooals het trouwens in den Wereldoorlog reeds was gebleken — dat zelfs het in convoi varen van koopvaarders geen volkomen afdoende bescherming biedt tegen de vijandelijke wapens boven en onder het wateroppervlak.

Als verdedigingsmiddel tegen vijandelijke aanvallen op den toevoer over zee is het convoi-stelsel van zeer ouden datum. Reeds in de klassieke oudheid hebben er in oorlogstijd convoien bestaan om de koopvaardijvloeden tegen overvallen te beschermen. Men bewapende de schepen zelf ten einde ze de mogelijkheid tot verdediging te verschaffen, hetgeen echter niet steeds afdoende was, daar een vijandelijc oorlogsschip een gewapend handelsschip toch steeds de baas was. De koopvaarders dienden dus te worden bijeengevoegd en onderweg door oorlogsschepen te worden beveiligd.

Toen Athene tegen het einde van den Peloponnesischen oorlog door de Spartanen van zijn toevoer over land werd afgesneden, was het voor zijn voeding voornamelijk op graanaanvoer over zee aangewezen, in de eerste plaats uit de Zwarte Zee, welke kusten toentertijd de voorraadschuur van Griekenland waren. De Atheensche zeeveerkrachten zouden de dekking der graanschepen door de Dardanellen op zich nemen. Doch de Grieksche vloot werd in 405 v. Chr. bij Aigos Potamoi door den Spartaanschen vlootvoogd Lysander verslagen en de graanvoorraden konden Athene niet meer bereiken, hetgeen de inleiding werd tot het einde van Griekenlands macht.

Ook in den Romeinschen tijd ging het aldus. Toen werden er convoien gevormd ter verdediging tegen zeerovers, die een niet te onderschatten macht vormden. Gedurende den ganschen duur der Middeleeuwen is in de Middellandsche Zee een schier onafgebroken strijd tegen de Berbers uit Algiers en Tunis gevoerd, en ook in de noordelijke zeeën werden convoien gevormd om de handelsschepen te beschermen tegen de piraten uit de Oostzee en uit Denemarken. In de zestiende eeuw moes-

ten Spanje en Portugal hun kostbare zilver- en specerij-schepen uit West- en Oost-Indië met oorlogsschepen beveiligen.

De strijd tegen de convoien begon evenwel pas goed in de tweede helft der zeventiende eeuw. In den eersten Hollandsch-Engelschen oorlog van 1652—54 werd vrijwel de geheele Hollandsche oorlogsvloot ingezet ter bescherming van de koopvaarders, daar de ongestoorde voortgang van onzen wereldhandel ter zee een vitale kwestie voor ons land was. In de Britsch-Fransche zee-oorlogen der zeventiende en achttiende eeuw waren het de Fransche convoien, die de zeeën overstaken; tijdens de Napoleontische oorlogen beheerschten de Britten de zee, zoodat er van het in convoi varen van handelsschepen geen sprake meer was. De negentiende eeuw kende nauwelijks zee-oorlogen en convoien waren dus niet noodig, totdat de Wereldoorlog ze weer deed herleven. Wij weten (nog niet lang geleden hebben we het optreden van de „Möwe" en de „Wolff" in herinnering gebracht) welke zware verliezen de duikboten en vrijbuitersschepen, de geallieerde scheepvaart hebben toegebracht.

**D**E oorlog van thans zal aantoonen of de duikboot op zich zelf een afdoend wapen is, of dat zij het zonder medewerking van het vliegtuig niet kan stellen. Zooals men weet hebben de deskundigen reeds meermalen verklaard: de duikboot noch het vliegtuig kunnen afzonderlijk een beslissing forceeren, ze moeten in combinatie optreden.

Terwijl het vliegtuig een volkomen nieuw wapen is, is de duikboot eigenlijk een zeer oud. Eeuwen lang immers heeft het probleem om zich met een vaartuig onder water te bewegen op de fantasie der uitvinders gewerkt. De Engelschen en de Hollanders zijn pioniers op dit gebied geweest. William Bourne construeerde in 1578 (voorloopig echter nog op papier!) een duikboot, en de Hollandsche werk-

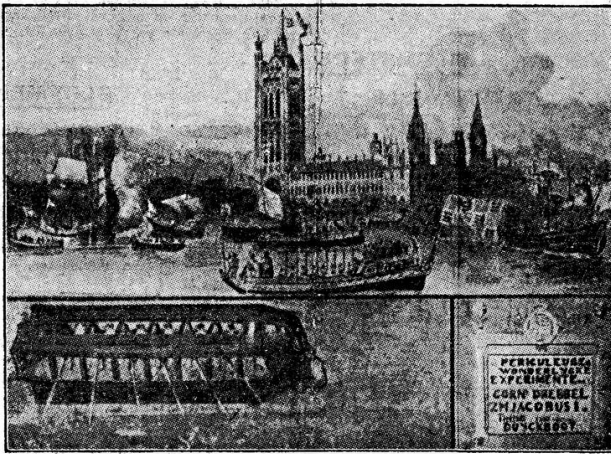
tuigkundige Cornelis Jacobsz. Drebbel liet in 1620 een „echte" op de Theems varen. De namen van de Engelschen Day, Busnell en Fulton, de Franschen Goubet, Dupuy de Lome, Gustave Zédé, den Duitscher Wilhelm Bauer zijn ten nauwste met de ontwikkelingsgeschiedenis der duikboot verbonden. Wat Drebbel betreft, — over hem loopen de meeningen nogal uiteen. Hij schijnt eerder een knap werktuigkundige dan een geniaal uitvinder te zijn geweest. In 1572 werd hij te Alkmaar geboren; gedurende de jaren 1604—1610 was hij als „uitvinder" aan het hof van Jacobus II van Engeland verbonden. Hij bleef ook daarna in Engeland gevestigd, fabriceerde er allerlei oorlogstuig, explosieve stoffen, en voorts zijn „duikboot".

't Was tijdens den Duitsch-Deenschen oorlog van 1850, toen Pruisen aan een blokkade van de zijde van Denemarken was onderworpen, dat de artillerie-officier Wilhelm Bauer een poging ondernam met behulp van een duikboot deze blokkade te breken. Op de marinewerf van Kiel had hij een „Brandtaucher" gebouwd met behulp van zijn kameraden van het Steeswijk-Holsteinsche leger, waarin hij diende. Onvoldoende geldmiddelen waren oorzaak dat de boot, die acht meter lang en twee meter breed was, niet al te solide kon worden afgewerkt. Zij beschikte h.v. slechts over twee raderen en de wanden waren niet uitermate sterk, hetgeen dan ook ten gevolge had dat de eerste proef mislukte.

Op 1 Februari 1851, dus onlangs juist negentig jaar geleden, geschiedde deze proef, waaromtrent enkele min of meer humoristische bijzonderheden zijn bekend geworden. Een talrijke menigte verdrong zich aan de Kieler haven om er van getuige te zijn. Zij aanschouwde hoe een eenigszins zonderling uitziend vaartuig dat in de ketelmakerij van Schwefel & Howaldt was gefabriceerd, door

Abbeelding van Cornelis Drebbels duikboot, die — door riemen voortbewogen! — in 1620 onder het wateroppervlak van de Theems voer, vlak langs Westminster...

(Archief Handelsblad)



de bemanning van een oorlogsbodem in alle vroegte uit de werkplaats was gesleept en vervolgens over de kade te water was gelaten. Nu zou het spoedig onderduiken, onder water op de Deensche vloot invaren en deze met behulp van electrisch tot ontploffing te brengen bommen „opblazen".

Om negen uur 's ochtends hadden Wilhelm Bauer en twee helpers zich aan boord begeven, en kort daarop verliet de boot de haven om ten aanschouwe van een geestdriftig publiek onder te duiken. Geduldig bleef men den terugkeer afwachten, want de boot zou na verrichten arbeid onverwijld weer thuiskomen... Uur na uur verstreek, men begon ongerust te worden, geruchten deden de ronde. Het schip verscheen niet meer aan de oppervlakte. De ongerustheid ging over in diepmedelijden met de drie mannen, die hun leven voor hun wetenschappelijk-militairen arbeid hadden geofferd.

Omstreeks het middaguur was men overtuigd dat het schip verloren was. Een aantal autoriteiten begaf zich per boot naar den ingang van de haven en een van hen hield een ontroerende redevoering ter herdenking der omgekomenen. Nauwelijks was hij van wal gestoken of een verbijsterende gebeurtenis deed zich voor. Uit het water stegen luchtballen op, plotseling verscheen een hoofd boven water, nog een en nog een derde: het waren de drie opvarenden van de duikboot, lichtelijk geschrokken van het avontuur. Hun boot lag op den bodem der haven!

Toen zij was ondergedoken, had de zware waterdruk de zijwanden ingedrukt en het water was langzaam binnengedrongen. Tevergeefs had de bemanning beproefd het water tegen te houden; steeds overvloediger was het binnengedrongen, zoodat het vaartuig ten slotte was verzonken. De mannen waanden zich reeds verloren; na lange uren van inspanning gelukte het een hummer een dekluk, ondanks den waterdruk open te krijgen. Door de zich een uitweg banende lucht werden ze alle drie meegesleurd en naar de oppervlakte van het water gestuwd.

**H**ET zou nog lang duren vooraleer de eerste Duitsche duikboot zou worden gelicht. Pas... zes-en-dertig jaar later geschiedde het door middel van een groote drijvende stoomkraan. Zij wordt als een kostbaar relikwie uit de eerste fase van de ontwikkeling der Duitsche oorlogsmarine bewaard en is thans nog te bezichtigen in het museum voor Zeevaartkunde te Berlijn.

(Nadruk verboden.)

Alg. Handelsbld. Dinsd. 25 Feb 1941 Ocht., 2 bl. 33