

M O D E .

Er is ontzaglijk veel „mode" in de wereld. Ook zij, de wisselzieke, behoort tot die dingen, waarvan de *Prediker* getuigt: „Zij worden zoo moede, dat het niemand zou kunnen uit spreken."

Er is mode, bijzonder veel in de kleedij; Haagsche, Parijsche, Weener mode, naar believen. En zelfs de dame van goeden smaak — de dames hebben toch op dit punt immers de eerste stem! — zal zich veelal aan de dwaaste en leelijkste mode onderwerpen, als het de naaister gelieft, die aan te prijzen als „het nieuwste."

Er is mode in de bouwkunst, in de schilderkunst, — getuigen de wangedrochten, die ze thans voortbrengen; mode in onze zeden en gewoonten; mode in de letterkunde — waar de „nieuwste" mode meebrengt alles onderste boven te zetten; mode, helaas, tot in het godsdienstig leven toe!

't Is dus geen wonder, dat we ook mode vinden in de bloemen.

Niet als had het de Heere God zoo gewild, die de lieve kleurige en geurige kinderen des velds schiep en verspreidde. Maar de mensch legt op de natuur beslag, en, oog missend voor 't geheel, vindt hij nu dit mooi, straks weer dat. Is er niet een tijd geweest toen de bruiden aardappelbloesems in 't haar droegen en de nu vergeten egelantier een gezocht zinnebeeld was?

De geschiedenis leert ons, hoe nu haast drie eeuwen geleden de tulpen plotseling aller harten wisten te overen, als nooit te voren. Dusver had elk ze mooi gevonden, nu werden het *de* bloemen. Vele duizenden gaf

men voor een enkele plant. Enkele jaren later begreep niemand meer, hoe zulk een dwaasheid mogelijk was geweest.

Nu een dertig jaar geleden, viel plotseling veler smaak op het lieve heibloempje, de Erica. 't Werd al spoedig een wedstrijd, wie de mooiste en grootste kweeken zou. De Erica, de zoo bescheidene, was in de mode! Doch 't zakte spoedig weer: er stonden ook zooveel prachtige op de hei. En thans is de Erica weer even lief als altijd.

De modebloem is nu — voor hoe lang nog? — de Chrysanthemum. Hij mag in geen feesttafel ontbreken, ja soms wordt u een „bouquet" van louter zulke bloemen vereerd. De kwekers praten u de modebloem aan, zoeken steeds nieuwe soorten te verkrijgen, en maken daar geen slechte zaken mee. Een paar jaar geleden mocht ik een tentoonstelling zien van — louter chrysanthemums. Vier zalen vol! 't Was om naar te worden. Ik hoorde bij het heengaan een jonge juffer tot een andere zeggen: „'k Heb spijt van mijn kwartje." Had ze ongelijk?

Maar, de overdriving nu daargelaten, is de chrysanthemum een schoone bloem, die zeker als sierplant ook in de kamer op haar plaats is. Zij is dan ook algemeen verspreid in Europa, zoowel als in Azië, Afrika en Amerika, en



telt honderden soorten, ja, zij groeit in Europa zelfs in 't wild. Een inheemsche soort is de witte Ganzebloem, of groote Madelief. Hier en daar dient zij als voedsel voor mensch of dier, doch is ook wel een zeer lastig onkruid, dat heel moeilijk is uit te roeien. Een zeldzame bloem is dus de Chrysanthemum of Ganzebloem niet, evenmin als een pas ontdekte. Reeds vóór ruim twee eeuwen werd zij bij ons gekweekt, doch 't duurde wel een eeuw eer zij meer algemeen werd, en nog weer een tot zij in de mode kwam.

Wat nu vaak gekweekt wordt is de veelsoortige en veelkleurige herfstchrysanthemum of goudaster, (*Indicum*) uit China en Japan. Vooral in Engeland maakt men er werk van.

Japan echter is het land, waar de chrysanthemum de bloem mag heeten. Of men er daar ook straten naar noemt gelijk bij ons — tot grooten last voor niet-spelkundigen — is mij onbekend. Maar overigens speelt de bloem er een gewichtige rol, wordt op groote schaal en in vele soorten gekweekt, in allerlei vormen, en soms zelfs maakt men uit bloeiende chrysanthen poppen van 10 meter hoogte, die figuren uit sprookjes enz. voorstellen. Ook in de kunstnijverheid komt de bloem veel voor. Zij heet daar Kikoe, is gewijd aan het lange leven, en haar jaarlijksch feest valt op 9 September.

Zelfs voert het regeerend keizerlijk huis van Japan een Kikoebloem in zijn wapen, en de hoogste ridderorde van Japan is de Chrysanthemum-orde, die in 1876 gesticht, alleen aan vorsten en zeer hooge heeren verleend wordt. Het ordeteeken vertoont ettelijke Chrysanthbloemen.

Hoe lang de modebloem dit blijven zal, is niet te zeggen. Doch een bloemsoort, die verscheidenheid en schoone kleuren toont, die weinig zorg eischt, en ook 's winters bloeit, zal wel nooit, als zooveel andere, de gunst geheel verliezen.

A. J. H.

== ONDER ZEIL. ==

†estig jaar geleden beschreef onze dichter Bernard ter Haar de schipbreuk van het barkschip „Jan Hendrik” in een groot gedicht: „De St. Paulusrots,” een gedicht, dat nog altijd wegens vorm en inhoud de lezing overwaardig is. Ik dacht aan een paar regels uit dit gedicht, toen ik een afbeelding zag van het zeilschip „R. C. Rickmers,” die we hiernevens op verkleinde schaal weergeven. Als de „Jan Hendrik” de haven verlaat en het ruime sop kiest, dan zegt de dichter:

„(Ze) spreidt nu met donderend geluid
Een wolkgevaart van zeilen uit.”

Doch, als het barkschip een „wolkgevaart” van zeilen hijscht, hoe moet dan de zelage heeten van den vijfmaster, die tegenwoordig de gemeenschap onderhoudt tusschen de rijstvelden van Achter-Indië en de rijstpakhuizen van Bremerhaven? Een bark behoorde al mee tot de grootste schepen in den tijd, toen alle schepen zeilden; ze werd alleen overtroffen door het fregat, het „vol schip,” dat drie masten met raas droeg. De bark had aan den derden mast geen raas en was in den regel wat kleiner van afmetingen; drie à vierhonderd ton was haar grootte. Welk een verschil met het reuzenzeilschip van onze dagen, dat een waterverplaatsing heeft van 11.360 ton! Wanneer dus dit schip zwaar geladen in het water ligt, doet ze 11.360 M³ water wijken; ze ondervindt daardoor een opwaartsche persing gelijk aan het gewicht van zooveel water en ze kan dus met haar lading 11.360.000 K.G. wegen. Daar nu het schip zelf 3.350 ton weegt, kan ze een lading dragen van 8000 ton à 1000 K.G. De inhoud van 800 groote spoorwegvrachtwagens kan alzoo in het schip uitgestort worden en ze kan in één reis 8 miljoen

K.G. rijst vervoeren. Het scheepje is dan ook maar even 135 M. lang, 17 M. breed, bijna 10 M. hoog en gaat bij volle lading 8¼ M. diep in het water.

Groote stoomschepen zijn geen zeldzaamheid meer. Duitschland is begonnen met den bouw van reuzenschepen, nu een jaar of zeven geleden, schepen van 30.000 ton, en Amerika en Engeland hebben het voorbeeld nagevolgd, zoodat nu reeds een schip te water ligt van 43.000 ton. Voor zulke schepen hebben de ouderwetsche zeilschepen het moeten afleggen, en op de groote vaart, d.w.z. dwars over den Oceaan, ziet men bijna geen zeilschip meer. In den laatsten tijd begint men echter weer zeilschepen te bouwen, die met de stoombooten kunnen wedijveren, en het is weer Duitschland, dat vooraan gaat; de „R. C. Rickmers” is het grootste van een reeks van groote schepen, gebouwd voor rekening van een firma te Bremerhaven en Geestemünde, de voorhavens van Bremen, een firma, die niet alleen haar rijsthandel en haar rijstproducten-fabricatie heeft, maar tevens haar eigen schepen bouwt.

Er is reden voor den bouw van groote zeilschepen. Stoombooten gaan snel en zijn niet onderworpen aan den wind, maar stoombooten kosten een kolossale som aan steenkool. Ze moeten een groot deel van hun laadruimte daarmee vullen, en die steenkool vervliegt heel gauw in rook. De kracht van den wind kost niets, en die winst kan opwegen tegen verlies in snelheid. Met schepen als de „R. C. Rickmers,” is dat verlies echter ook niet zoo heel groot. Als de wind gunstig is, maakt ze ook een snelheid van 13 à 14 zeemijlen, en op haar eerste reis hield ze wel acht uren achtereen de snelheid vol van 15 mijlen, dat is vijf uren gaans per uur. Ze is dan ook zoo soliede gebouwd, dat ze bij een halven storm nog volstrekt geen zeil vermindert; eer ze dat doet, moet het inderdaad beginnen te „spoken.”

Voor zulk een snelheid biedt ze dan ook een behoorlijke hoeveelheid zeildoek aan den wind, bijna 5000 M². Vijf masten draagt ze, waarvan de hoogste 55 M. hoog de lucht in steekt. Die masten zijn natuurlijk van staal en ze zijn hol; de grootste heeft een middellijn van een Meter. De langste ra aan dezen tweeden mast meet maar even 30 M. Heel wat touwwerk — staalraadtouw natuurlijk — is er noodig om die masten en zeilen op hun plaats te houden, doch zoo goed is de tuigage ingericht, dat de touwen aan lij (aan den kant waar geen wind is) bijna niet slap gaan hangen.

Alleen windstilte is voor zulk een schip tegenspoed; om daaraan te ontkomen, heeft het dan ook nog een stoommachine, die echter in den regel niet werkt. Het benedenste gedeelte van het schip kan men vol water laten loopen; de ruimte is echter door tusschenschotten in afdeelingen verdeeld. Dit water doet dienst als ballast. Een schip zonder lading ligt te hoog op het water en laat zich daardoor moeilijk besturen; heeft het schip geen lading, dan laadt men het daarom met ballast, in dit geval water, dat er straks weer uitgepompt wordt.

Zooals gezegd is, het schip is bestemd voor de rijstvaart. Zijn eerste reis deed het

rondom de wereld: over den Atlantischen Oceaan naar New-York en vandaar om Kaap Hoorn en over den Grooten Oceaan naar Saigoen en Bangkok, rijsthavens in Fransch-Achter-Indië en in Siam. Waar met zulke schepen de zeilvaart weer herleeft, daar zal ze voor de koopvaardij de concurrentie wel aandurven met de stoomvaart. A. L.

