

slagen weg. Verleiding! Misleiding! Het Rusland van thans is één wereld van haat en nijd. Tirannie en willekeur heerschen er. Roof en moord en doodslag zijn er aan de orde van den dag. En tot dezen diep-ellendigen staat is het ongelukkige land gebracht door de mannen der Roode Revolutie, door Tsjerchinski met zijn Tsjeka in de eerste plaats. ☒



Ik voor mij kan niet meedoen aan dat gebazel over een zielkundig raadsel. Zoo heeft men eerst Lenin en nu ook reeds Tsjerchinski trachten te kenschetsen, gelijk men het jaren voordien met een Robespierre heeft gedaan. Eerder nog zou ik geneigd zijn, van een *bête humaine*, een mensch-beest, te spreken, gelijk een van Frankrijks grootste schrijvers voor jaren een man noemde, wiens daden niets menselijks meer hadden en in wien een ruw, dierlijk instinct tot openbaring kwam.

Vóór mij staat daar Tsjerchinski als een, die alleen leven kon, wanneer hij het warm-roode menschenbloed zag vloeien.

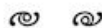
Vóór mij staat daar Tsjerchinski als de meedoogenlooze, de wetteloze . . . een dienaar, van den grooten Menschenmoordenaar.

Ik mag en zal niet spreken als mijn medereiziger in den trein van Den Haag naar Amsterdam, die zich, toen hij Tsjerchinski's dood vernam, ontvallen liet: „Die zal het nu ook zwaar te verantwoorden hebben . . .” Ik weet: aan God alléén is het oordeel, óók over Tsjerchinski.

Maar dit weet ik, gevoel ik althans, dat God in den Hemel aan onze verdoolde en verdwaasde wereld iets heeft te zeggen. Tsjerchinski's bestaan is niet doelloos geweest.

Welke sprake gaat er nu van dit leven uit?

Moet ik Tsjerchinski beschouwen als een geesel Gods, die het Russische volk voor zijn afdwalingen te tuchtigen had? Of is hij een voorlooper van den Wetteloze, wiens komst is voorzegd, en heb ik derhalve te denken aan de ontroerende waarschuwing, dat de Tijd nabij is? ☒



Tsjerchinski heeft zijn Rechter ontmoet. Nu zwijgt de Christen.

Maar wie terugziet op dit thans voorbijë leven, dat zoo plotseling — en misschien wel schrikwekkend — een einde vond, siddert, mòèt sidderen, ook al weet hij zich hier, in West-Europa, veilig voor de lange grijparmten der Russische Tsjeka.

Want: zal het zoo blijven? En zoo neen: hoe lange nog?

Is het niet, alsof iederen dag het dreigend Russisch gevaar naderbij komt? ☒

Bidden we tot God om bewaring van land en volk. En vergeten we ook het gebed niet voor arm Rusland, dat zoo nameloos lijdt onder het vreeselijk regime, dat het Roode Bewind, dat met name de Tsjeka nog altoos uitoefent.

Want . . . Le roi est mort — Tsjerchinski is dood . . . Vive le roi — Mensjinski, de vriend en medewerker van Tsjerchinski, is hem in zijn functie van Tsjeka-leider opgevolgd. En de in-droevige arbeid der „saneering door de Tsjeka” kan voortgang hebben . . . Arm Rusland! . . .

M. JACOBS



DE PIETER CORNELISZOOH HOOFT ☒

OP DEN 1^{EN} APRIL 1572 STAPTEN DE GEUZEN over den drempel van het Spaansche Koninkrijk in het vrije veld der Republiek. Drie-en-twintig jaren later, op den 1^{EN} April 1595, ontplooiden de zonen dier Geuzen hun zeilen, om de vrijgevochten vaderlandsche kust door het Spanjaardsgat (bij Texel) te verlaten en den zeeweg naar Indië te zoeken. Weer 23 jaren later doopten zij hun vestiging in Spanje's vroegere Koloniën met den naam Batavia. Nu nog één datum: op Koninginnedag 1926 aanvaardde het nieuwste mailschip van de Nederlandsche lijndiensten op Insulinde, de P. Cz. Hooft, de reis van Amsterdam naar Batavia.

Het zijn 350 jaren, die Nederland heeft gereild en gezeild tusschen het uitvaren van die vier scheepjes (2 van 230 last, een van 130 en een van 25 last) met hun 249 koppen dappere mannen, en de uitreis van de P. Cz. Hooft, metende 21200 ton en met 935 opvarenden aan boord. En nog altijd is het de scheepvaart gebleven, die ons den rang van koloniale mogendheid deed handhaven sinds Cornelis Houtman den weg tusschen Moederland en Koloniën ontsloot. Toen een overvloed van gevaren en een evenredige hoeveel moed; nu een overvloed van gerief en weelde en een evenredige hoeveelheid geld. Daarom was het zoo'n goed staal van zelfkennis, toen de Stoomvaart-Maatschappij „Nederland” op de Jan Pz. Coen vele wandversieringen liet aanbrengen, die den passagiers aanwezig, op welke historische roem zij (en wij allen) teren.

In de naamgeving van haar nieuwste schip, waarmee zij, evenals de Rotterd. Lloyd, nu 7 groote passagierschepen op Indië in de vaart heeft, is de „Nederland” den weg van kunst en letteren ingeslagen: na Johan de Witt en Jan Pz. Coen nu de Drost van 't Muider slot, en straks (reeds op stapel gezet) de Christiaan Huygens, welke nog een 20 voet langer wordt dan de P. Cz. Hooft, die 164 Meter lang en 21 Meter breed is. Onze lezers hebben natuurlijk in de dagbladen al gezien, dat dit het eerste *motor*-mailschip is van de „Nederland,” evenals de onlangs in de vaart gebrachte „Indrapoera” het eerste motormailschip van de Lloyd is. Stookolie heeft hier dus de steenkool vervangen, en de passagiers varen er wel bij; zij hebben geen last meer van 't kolenstof bij 't laden, en de machinekamer kan kleiner zijn, zoodat die winst ten goede komt aan hun verblijven.

... En door het gewirwar van kabels en touwen, achter de in morgenlicht blinkende zeilen en de wapperende vlaggen, teekent zich het silhouet van de machtige havenstad af met haar trapgeveltjes en sierlijke kroonlijsten, haar hooge pakhuizen, statige kerkgebouwen en zware Schreierstoren, het centrum van Noord-Europa . . .” Zoo was het in 1595, en wie te zijner tijd nog eens de vestibule van het in October door onze Koningin te openen Koloniaal Instituut te Amsterdam binnenwandelt, zal op de kapiteelen der zuilen zien uitgeteeld, hoe de Amstelstad zich toen voordeed. „De vreemdelingh behoort te swijmen, die my siet,” zong Constantijn Huygens er van.

De trapgeveltjes en de kroonlijsten zijn verdwenen, maar het hart der stad trilt nog van dezelfde blijdschap als er, gelijk nu weer op 31 Augustus, zoo'n drijvend paleis, behoorende tot haar bezit, de reis naar het eilandenrijk aanvaardt, het „Soenda Calappa” in het onbekende Oosten van 1595. Zij denkt er nauwelijks meer aan, dat het geen Nederlandsche, maar een Fransche scheepswerf was, waar de P. Cz. Hooft gebouwd werd; zij weet immers, dat het St. Nazaire ginds een St. Misère

werd, toen eerst een staking en toen een brand den afbouw van het op 23 April 1925 gedoopte schip zoodanig vertraagden, dat het in allerijl naar Amsterdam kwam varen, om het toilet te voltooien voor de uitreis.

En nu hebben we het fiere zeekasteel gezien, en we hebben ons verbaasd over dat toilet! Wel, men behoeft geen verre reizen meer te doen om veel te verhalen: het zou een boekdeel worden, als ik u de inrichting, aankleeding en versiering van dit schitterende schip curieuselijk ging bespreken. Bovendien gij komt mij zelf al tegen met een „och, zoo zijn die moderne drijvende hotels immers allemaal!” Maar dan moet ik u toch even zeggen, dat het . . . niet waar is. Want tevergeefs zult ge op de Engelsche en Fransche schepen vinden, wat de Nederlandsche iets geheel eigens en voornaams geeft: dat de keur der vaderlandsche sierkunstenaars er hun stempel op hebben gezet. Voorop — is het geen aardige woordspeling? — Lion Cachet, het „leeuwstempel,” dat we in salons en eetzaalen zien afgedrukt in de verfijning van inlegwerk en beeldsnijkunst; fijnste houtsoorten en metalen, gekneed in des kunstenaars hand, gobelins en reliefs, alles werk van Nederlandsche kunstnijveren, ook van Nederlandsche ateliers op kunstnijverheidsgebied. 't Is maar heel weinig en dan nog door Lion Cachet verbeterd, wat de Fransche kunstnijverheid er heeft aangebracht.

Behoef ik u nog te zeggen, welk een kracht deze varende propaganda vertegenwoordigt, waar zij over de zeeën gedragen en telkens door andere duizenden gezien wordt? En zeker, daar zijn meer goede dingen te zeggen: de luchtverversching en de sanitaire verzorging, de veiligheid en de verlichting, de keuken en de wijnkelder, het is alles van de bovenste en de nieuwste plank. Drieduizend mijl in 't rond kan de P. Cz. Hoofd draadloos haar nood seinen, en de berichten voor de scheepskrant verzamelen. Veertien reddingsbooten, naar nieuwste vinding in een minimum tijds te vieren, kunnen alle opvarenden ruim bergen. Alle electriche geleidingen samen door het schip hebben een lengte van 140 K.M. Kapsalon en galanteriewinkel, postkantoor en safe-inrichting, wasch- en strijkinrichting, dokter en ziekenkamer, gymnastiekzaal en ijsfabriek, — ik zal er nog wel vergeten hebben — vindt men door het schip verspreid tusschen de grootere ruimten als rook- en muzieksalon, eetzaalen en kinderkamers, promenade dekken en veranda's, keukens en koelkamers hutgangen en dienstgangen — ja, wèl heeft men de plattegronden noodig, hier en daar opgehangen, om in dit labyrinth wegwijz te worden.

Misschien stelt ge er belang in te weten, hoe zoo'n drijvend dorp in 't leven blijft. Welnu, voor één reis heen en terug naar Batavia gaan o.a. mee: 60 ossen, 55 kalveren, 50 varkens en 50 lammeren.

Noodig zijn ook 20.000 Liter melk, 125.000 eieren en 12.000 pond suiker. In den wijnkelder vindt ge nog 28.000 flesschen „diversen” en den bierdrinkers staat 25.000 Liter ten dienste. Om tafels en bedden frisch te houden, beschikt de opperlinnenjuffrouw over 52.000 stuks linnengoed, en om behoorlijk te kunnen eten, zijn bij de hand 12.500 borden, kopjes, enz., 13.000 glazen en 15.500 stuks tafelgerei.

Allerlei nieuwigheden zijn natuurlijk toegepast: onzichtbare ventilators, onzichtbare lichtbronnen, droging van het eetgerei door verdamping, ja zelfs op de commandobrug is een nieuwigheidje: een telefoon met de machinekamer, waarvan de microfoon niet voor den mond, maar tegen het strottenhoofd gehouden wordt; de trillingen daarvan worden overgebracht in voor den machinist verstaanbare taal. Er zijn 253 slaapplaatsen voor de 1e, 236 voor de 2e en 54 (als 't moet 106) voor de 3e klasse, maar behalve die 2 luxe-hutten, waarin 2 ledikanten, tafel met 3 fauteuils en een schrijftafel, die toilettafel kan zijn, als men dat verlangt.

Genoeg nu. Het is alles van een overweldigende luxe en van een onovertroffen geriefelijkheid. En het flitste mij even door 't hoofd: welk een macht heeft God den mensch gegeven in het heerschen over de schatten en krachten, door Hem in de natuur gelegd. Maar het is niet die lofzang, welke hier gehoord wordt. Hier spreekt alles de taal der menschelijke grootheid. Met . . . Pieter Cornelisz. Hooft is onze bede voor het naar hem genoemde schip de telkens herhaalde, vrij gevolgde „reijzang der vrouwen” uit zijn Baeto:

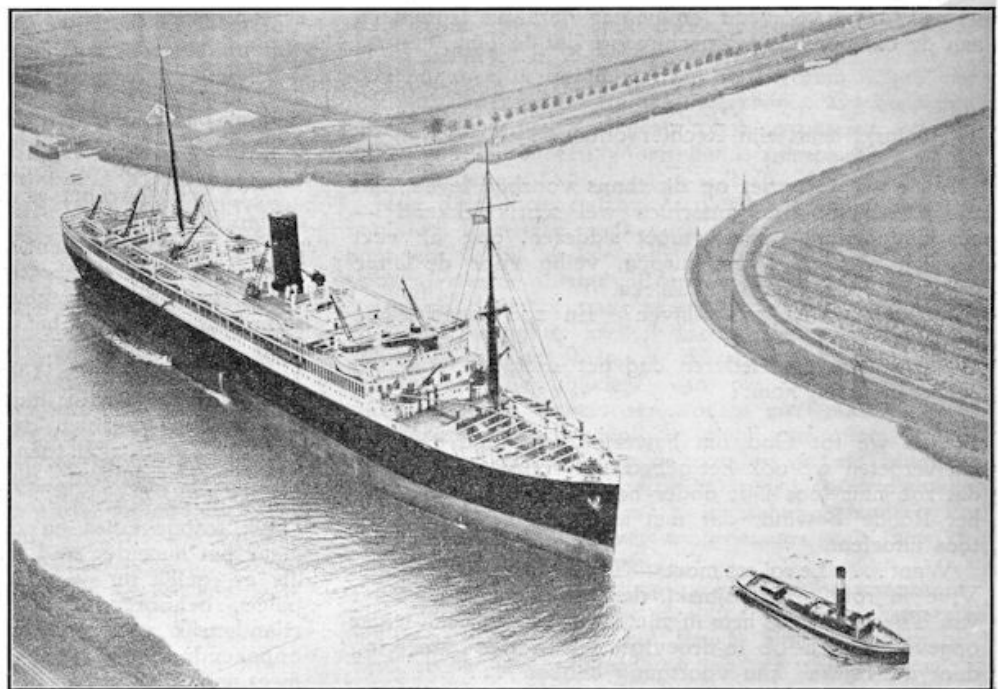
„O, Goden, zeghent ghij dees toeleg, bidden wij
„Soo dat dit goet begin ten goeden eindt gedij!”

☩
☩

V. D. M.

☩ ☩

☩



De Pieter Corneliszoon Hooft