

Het zijn de reddingsboeien waaraan Buut zich vastklemt in deze zee van angst. Hij wordt er een tijd door gedragen, maar niet omhoog gevoerd. Zijn denken blijft aardsch en zijn gebed is een vechten. Als hij gaat liggen, legeren de zorgen zich opnieuw rondom hem. Hij heeft zich toch zeker wel iets overspannen de laatste dagen. Uit het duister, waarin hij ligt te staren, zijn minachtende en medelijdende en cynische blikken op hem gericht. Er fonkelen lorgnetten van examinatoren. Zij staan om zijn bed en praten over hem. Een oud smalend gezicht wendt zich om, een uitgedroogd schoolmeestersgezicht. De oogen flikkeren boosaardig. De dorre lippen bewegen. Het gezicht praat.

„Johannes Martinus Buut,” zegt het, „wat verbeeld jij je nu eigenlijk? Je bent een doodgewone jongen, die tot je twintigste jaar in het land heeft gewroet en toen nog op de zotte gedachte kwam, om met zoo'n gammel stoomcursusje voor onderwijzer te gaan studeeren. Wat denk jij nu, dat we jou de jeugd zullen toevertrouwen? Neen vriendje, dan heeft je eigenwijsheid en je hoogmoedigheid je parten gespeeld. Je hebt veel gelezen en gedacht, nietwaar? En je denkt, dat je een gezond stel boerenhersens hebt, met een schat van opgespaarde energie, die geslachten door ongebruikt gelegen heeft. Maar daar kom je er niet mee! Onderwijzers moeten Normal- of Kweekschool achter den rug hebben of H.B.S. Wat zeg je? Was het Gods weg, dat je de studie koos? Ja, hoor eens, met godsdienst houden wij ons niet op bij het examen. Wou jij onderwijzer worden om je geloof? Een dwaze gedachte, nietwaar heeren? Kennis eischen wij, parate kennis, gedegen kennis van veertien vakken, uit ongeveer negentig studieboeken. Bovendien de eerste beginselen van de drie talen. Waar is al die kennis van u? Waar blijft u nou met uw geloof? Wel, meneer Buut?” En ze lachen allen. En de pendule slaat haastig één uur.

Buut beeft en ergert zich. En dan bespringt hem de angst als een beest. Hij duwt hem onder in roode golven. De laatste reddingsboei drijft weg.

„God, God!” kermt Buut. Dat is geen lichtzinnig aanroepen van den naam des Drie-eenigen en geen vloek. Dat is de kreet van een drenkeling, die nog een zwakke hoop heeft op redding.

Hij komt hijgend overeind en wankelt naar het raam. Het zweet staat op zijn voorhoofd.

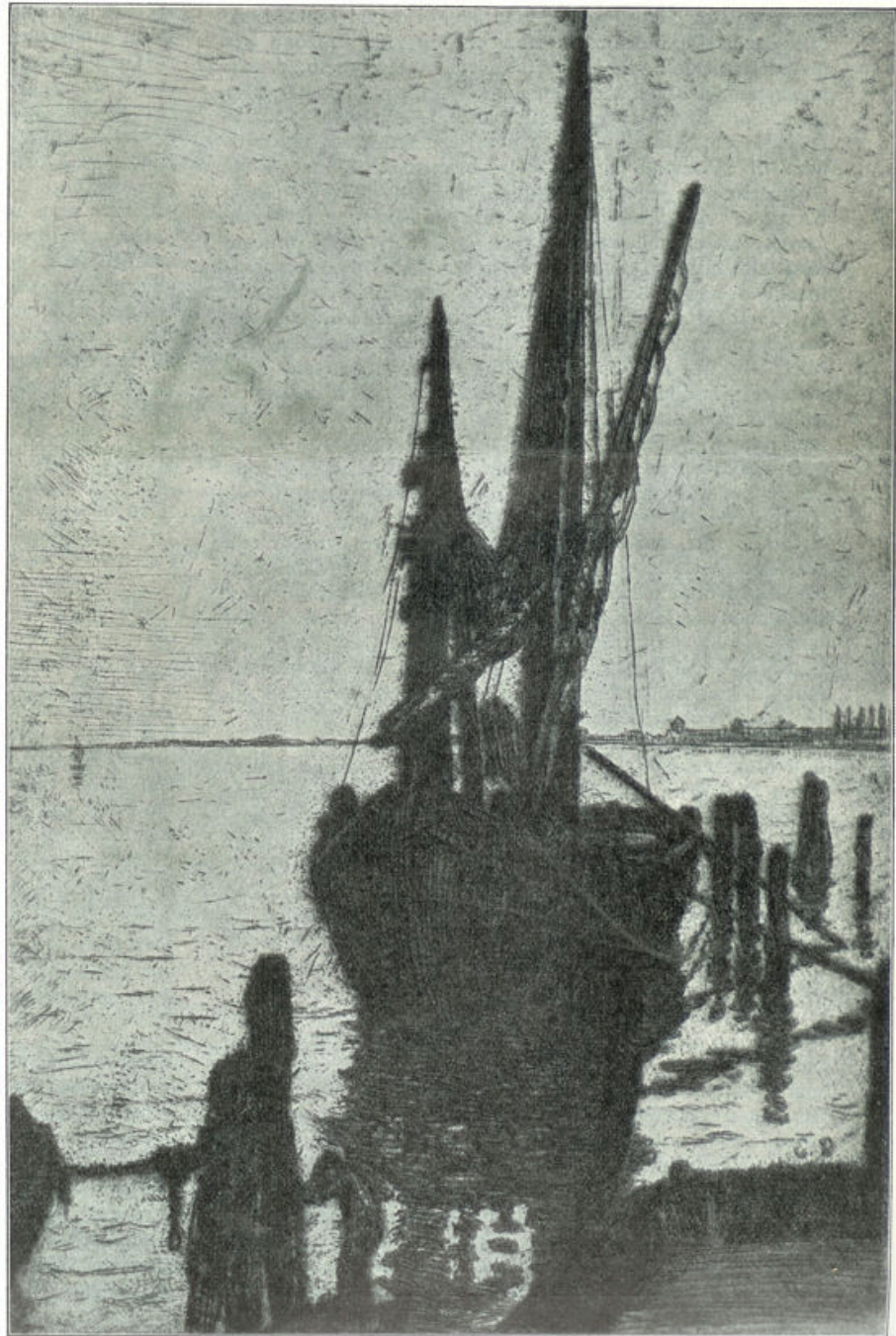
Hij leunt ver naar buiten uit het smalle raam. Hij snakt naar lucht. In zware schemering ligt de nacht, oneindig en mild als een bespot-

ting van zijn dwazen strijd. Er is het gerol van een trein in de verte... De lichte ritseling van een wind zucht in de populieren en een zacht geruisch: de vredige adem van het slapend heelal.

Buut houdt het hier niet uit. Hij moet naar buiten. Hij moet zich baden in dien vrede. Hij moet zich verliezen in deze overgave. Hij grabbelt in het duister naar zijn schoenen, trekt ze aan, sluipt den zolder over en stommelt als dronken de ladder af. Hij stoot de klink van de schuurdeur en staat buiten.

Hij duizelt even. Dan breidt hij zijn armen uit en vlucht het donker in. Hij roept naar God, want hij voelt, dat de satan zelf hem op de hielen zit.

(Slot volgt.)



Naar een ets van E. Pfeiffer's.

IN DE HAVEN

# Verzekerdheid.

Lied voor een Zangstem.

Tekst: NELLIE VAN KOL  
Muziek: LEO MENS.

In vast tempo.

1. Niets kan mij schei-den, le-ven noch sterven, he-den noch toe-komst, klo-ve noch rots.  
 2. Niets doet mij weil'-len, niets mij ver-twijf-len, niets mij ver-den-ken de lief-de Gods  
 3. Niets kan ver-flau-wen, niets kan doen tanen, niets kan ooit blusschen de lief-de Gods  
 4. Niets kandoen wank'len't huis dat ik bouwde, 'thuis mijns ge-loofs op de eeu-wi-ge Rots.

niets mij ver-vreem-den, niets mij be-roo-ven van 'thei-lig erf-deel: de lief-de Gods!  
 van voor al' eeu-wen is zij ge-grondvest in Christus Je-zus, de mach-ti-ge Rots!  
 God is mijn burcht en mijn zeer ster-ke ves-te in Christus Je-zus, de eeu-wi-ge Rots!  
 't huis is on-wrik-baar als zijn fun-dee-ring in Christus Je-zus, de lief-de Gods!

## DE „QUEEN MARY”

ZOO IS DAN DE TROTS VAN ALBION, DIE ALLE andere landen op zeevaarkundig gebied in de schaduw moet stellen, van stapel geloopt en in het element gebracht, waarin zij straks haar makers tot roem moet strekken. De „534” is te water gelaten, een vorstin verrichtte het daarbij gebruikelijk ceremonieel en hield haar ten doop.

Bijna vier jaar geleden werd het contract voor den bouw getekend, de nieuwe Cunarder moest er komen om de verwachte successen van een „Bremen,” een „Normandië” en een „Rex” te kunnen overtroeven. We kunnen het waarlijk niet anders zien — te goed is bekend, hoe buitengewoon on-economisch deze oceanreuzen in de vaart zijn en hoe het welhaast een onmogelijkheid is, de exploitatie van een dergelijk schip loonend te doen zijn. Eilieve, het schip is er nu eenmaal en bijna zeker komt er nog een tweede van dezelfde afmeting bij.

Ongewoon lange tijd is er voorbij gegaan tusschen het leggen van de kiel en het van stapel loopen. De financieele crisis bracht het werk aan den kolossalen romp van het nieuwe schip-in-aanbouw twee jaar lang tot stilstand. De Cunard-maatschappij kon, bijna halverwege met den bouw, geen geld meer aan het grootsche plan besteden. De Britsche regering, die veel waarde hecht aan het nationaal gezag, maar verwachtte, dat de maatschappij de eer daarvan wel zou ophouden, was diep teleurgesteld over het besluit van de ondernemers om den bouw stop te zetten. Chamberlain, die juist druk bezig was het land uit zijn financieel verval op te heffen, was graag bijgesprongen, maar kon zich die weelde in deze tijden minder dan ooit veroorloven. Zoo moesten ongeveer twee jaar voorbijgaan, voordat de regering termen aanwezig achtte de traditie te veronachtzamen en de noodige fondsen beschikbaar te stellen voor de voltooiing van het

schip. De belangrijke voorwaarde, waarop de regering bereid was als geldschietter op te treden, was, dat de dooedende concurrentie tusschen Engelsche maatschappijen op den Atlantischen Oceaan zou worden opgeheven. De nood brak tenslotte ijzeren wetten. De Cunard en de White Star staken de hoofden bij elkaar en stichtten een nieuwe maatschappij voor den passagiersdienst op den Atlantischen Oceaan, de concurrentie op den ouden voet voortzettend op alle andere vaarten, welke de ruime zeeën verschaffen... Het nieuwe schip is dus wel in de hoogste mate een nationale onderneming, wat bij de tewaterlating nog eens extra onderstreept werd door de aanwezigheid der „Royalty” en zijn doopnaam „Queen Mary.”

We zullen onze lezers niet overladen met allerlei technische bijzonderheden over den nieuwen oceanreus. Iets hebben we daarvan in den vorigen jaargang al meegedeeld. Liever vertellen we iets van een van de schroeven van het nieuwe schip, waarvan er acht gemaakt zijn, vier voor onmiddellijk gebruik en vier in reserve. Zij zijn gemaakt van Turbiston brons en voor elke gieting werd 53 ton van deze legering gebruikt.

Dat is een geweldig werk, het gieten van een dergelijke schroef. Vroeger werd een scheepsschroef veelal uit afzonderlijke stukken opgebouwd — eerst het hart, de zoogenaamde dobbelsteen, waarop de bladen met bouten werden gemonteerd. Het voordeel van deze methode was, dat men, binnen zekere grenzen den stand van de bladen, waardoor de spoed bepaald wordt, kon wijzigen. Vooral in den oorlogstijd, toen de brandstof zoo verbazend duur was, is dit ook op menig schip gebeurd.

Naar men ziet zijn de schroeven van de „Queen Mary” in één stuk gegoten. Daartoe wordt eerst een groote kuil gegraven, waarin de gietvorm, op dezelfde wijze, als zulks bij een torenklok gebeurt, uit steen en leem wordt opgemetseld. In het onderhavige geval werd het gesmolten metaal