

TER BEVORDERING VAN BIJBELKENNIS

WAAR IS DAN DE ROEM?

Romeinen 3 : 27

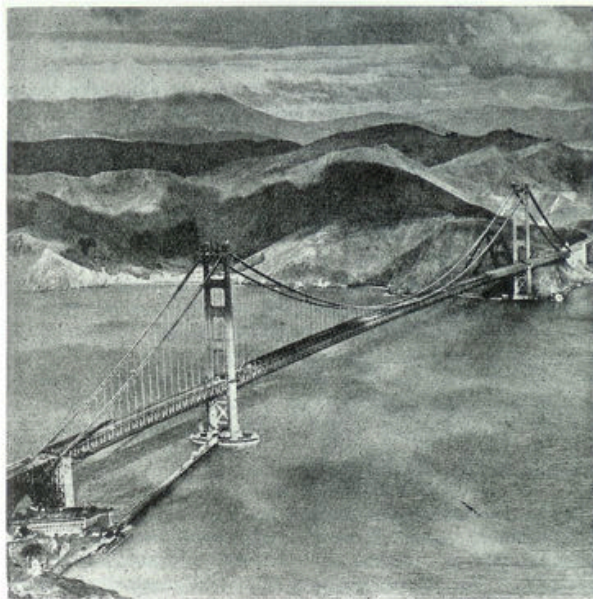
De farizeën in de dagen van den apostel droegen er roem op, dat zij rechtvaardig waren, en ze zagen met minachting neer op de tollenaars en zondaars, die de wet niet gehoorzaamden, en op de Heidenen, die de wet niet kenden. Paulus wist het wel, want hij was een farizeër en eens farizeërs zoon. Maar wat hem gewin was, dat heeft hij om Christus' wil schade geacht, en voortaan heeft hij in niets willen roemen dan in het kruis van Christus.

Op deze wijze blijft er geen roem meer over. Wanneer een mensch uit zichzelf rechtvaardig was voor God, dan zou hij daarop roem kunnen dragen. Maar de apostel heeft aangetoond, dat niemand rechtvaardig is, ook niet tot één toe; en de menschelijke roem is dus uitgesloten.

Maar zooveel te meer zal hij, die in Christus gerechtvaardigd is uit het geloof, zonder de roeden der wet, roemen in God. Hij zal zich steeds verblijden, dat hij om niet gerechtvaardigd is, ja, dat wonder is hem zóó groot, dat hij het nauwelijks vatten kan. Het maakt hem klein. En hij roemt zijn God, die hem rechtvaardigde; hij roemt zijn Heiland, die Zijn bloed stortte, om voor hem verzoening te doen.

BIDDEND KIND

De handjes laten zich slecht vouwen;
De oogjes knipp'ren op en dicht
Als schuwen zij fel zonnelicht;
Het mondje stamelt vol vertrouwen
Wat nauw begrepen zinnen,
De woorden zijn verward.
O, 't wonder, dat er dan geschiedt!
Je hoort en ziet het niet,
Maar blijde trilt het hart:
De Heiland werkt daarbinnen. G. d. V.



Voor den bouwer is een brug een heel wat dankbaarder werk dan een tunnel. De brug, die een vaste verbinding vormt over „de gouden poort” tusschen San Francisco en Oakland, hoorden we onlangs noemen een „symfonie van staal.” Wie de gelegenheid heeft, dit grootsche kunstwerk te aanschouwen, moet wel onder den indruk komen van hetgeen hier door de knapste ingenieurs is bereikt. Deze brugbouw heeft niet minder dan ruim vijftig miljoen gulden gekost.

DE ROTTERDAMSCHЕ TUNNEL

Met eenige plechtigheid zijn de werkzaamheden voor den bouw van den tunnel, die een vaste oeververbinding zal scheppen tusschen Noord- en Zuid-Rotterdam, aangevangen. Of eigenlijk, reeds eenige maanden geleden zijn de voorbereidende werkzaamheden — het vrijmaken van terrein enz., — begonnen; doch men meende toch een bepaalden datum als officiëel begin te moeten vaststellen, hetgeen in verband met den omvang van het kolossale werk, waarmede men eerst in 1941 gereed zal zijn, ons ook wel gebillijkt schijnt. Temeer, waar de betekenis van den Rotterdamschen tunnel, die de eerste is in ons land, uit verkeerstechisch oogpunt ver uitgaat boven een zuiver plaatselijk belang, al moet met leedwezen erkend, dat daarmee nog lang niet alle moeilijkheden voor het verkeer naar het Zuiden zijn opgelost.

Er is in en buiten Rotterdam — de dagbladen hebben er uitvoerig melding van gemaakt — heel wat strijd gevoerd, of een tunnel, dan wel een brug de voorkeur verdiende. Men kan zich daarbij niet onttrekken aan den indruk, dat bij vele voorstanders van het brugplan het aesthetisch element een belangrijke rol speelde. Een vaste brug met een doorvaarthoogte van circa 60 meter, dat was wel iets, zoo dacht men, en ongetwijfeld zullen beelden van geweldige brugwerken in het buitenland — de Sidneybrug of de overbekende Londonbridge den voorstanders wel voor oogen hebben gespeeld. Niet ontkend kan worden, dat dergelijke werken, die door hun hoogte reeds van ver de aandacht trekken en door hun machtig silhouet als het ware de welvaart en het leven van een wereldstad symboliseeren, heel wat meer indruk maken dan een tunnel, waarvan alle fraaie kwaliteiten onder het aardoppervlak schuil gaan, en waarvan de scheppers van boeren, burgers en buitenlui hoogstens de waardeering ontvangen, dat zij niet instortte, toen men er gebruik van maakte!