

HET KONINGIN EMMA-MONUMENT TE BAARN

Rust en soberheid passen bij een vrouwenfiguur als onze geliefde Koningin-Moeder was.

Voor Haar zag men een paar monumenten oprichten, waarin „souffle“ zit. Den Haag is een heel mooi gedenkteeken rijker geworden door hetgeen in het rosarium is verzezen en nu heeft de Baarnsche bevolking een herinnering geplaatst aan haar gewezen ambachtsvrouw. Het is een karakteristiek monument, geheel passend bij de lieve vrouwengestalte, zooals wij Haar allen nog herinneren.

Er zit liefde in dit monument. Men gevoelt het: de Baarnsche bevolking begreep haar ambachtsvrouw en zij heeft het laten uitdrukken in dit beeld. Er zitten vaste lijnen in, horizontale en verticale, zooals ook Koningin Emma in haar karakter bezat. Zij stond hoog boven ons allen verheven op een voetstuk van achting, liefde, genegenheid en trouw; maar dit voetstuk rees op uit de breede massa van het volk.

Met die massa vormde Zij één geheel. In zooverre is het monument te Baarn prachtig geslaagd. Idee, symboliek zit er in.

Het is oprijzend in de lucht, verticaal, zooals Koningin Emma rechtop stond te midden van Haar volk, in heel den eenvoud van Haar figuur. Het monument te Baarn moet men zien zooals de Bijbelsche gedenkteeken: opgericht ter herinnering aan hetgeen God ons Vaderland schonk in de Koninklijke Vrouwe Koningin-Moeder Emma.

Het behoort tot de steenen, die spreken!

W. L.



Een kroon, die niet door een koningshoofd gedragen kan worden en waaraan ook geen goudsmiden hun krachten hebben besteed. Ze is eenvoudig ontstaan doordat men een druppel melk liet vallen op een schaal, die met een dun laagje melk bedekt was, waardoor het wonder ontstond, dat onze foto in beeld brengt. Deze foto werd genomen in het honderdduizendste deel van een seconde.

EEN LUCHTVAARTPRAATJE

De nieuwe K. L. M.-dienst naar onze Koloniën; in 2 dagen naar Indië een utopie?

In het jaar 1919 werd door de Nederlandsche regeering een bedrag van f 10.000 uitgelooft voor den Nederlander, wien het mocht gelukken, vóór 1 September 1920 in veertien dagen naar Indië te vliegen. Het landsbestuur in onze Koloniën, dat begreep, dat een dergelijk bedrag voor zoo een waagstuk, waarvan de voorbereidingskosten alleen reeds beduidend grooter moesten zijn, geen sterke aanmoediging kon beteekenen, legde er nog achttien duizend gulden bij, en een aantal particulieren brachten nog veertigduizend gulden bijeen. Nochtans werd de prijs nooit uitgereikt, want er meldde zich niet één gegadigde.

De luchtvaart stond dan ook nog wel zeer in de kinderschoenen en het zou nog tot 1 October van het jaar 1924 duren, voor de eerste poging door Van der Hoop en Van Weerden Poelman werd ondernomen en na eenige strubelingen — zij kwamen op 24 November in Indië aan — slaagde. In 1927 hadden we twee Indië-vluchten, den tocht van Van Laer Black met Geijsendorffer en Scholte en de befaamde vlucht van de „Postduif,” door Koppen en Frys, welke den afstand tusschen moederland en Koloniën tot negen dagen terugbracht.

Het boek van onze handelsluchtvaart telt ongetwijfeld reeds vele bladzijden en het ligt niet in ons voornemen, om thans ook zelfs de hoofdstukken maar te noemen. Doch een enkele verwijzing meenden we niet achterwege te kunnen laten, om duidelijk te doen uitkomen, welk een verbazingwekkende vooruitgang de vliegerij in nog geen twintig jaar heeft gemaakt en aan welk een belangwekkend tijdvak we thans bezig zijn.

Ongetwijfeld zijn er verschillende factoren aan te wijzen, die er toe geleid hebben, dat ons land zich zoo mooi aan de spits heeft kunnen handhaven. Want al is het moeilijk, om voor de toekomst voorspellingen te doen, voor het oogenblik mag zonder overdrijving worden vastgesteld, dat Nederland op luchtvaartgebied een even groote vermaardheid bezit, als in vroeger eeuwen onze zeevaart.

In de eerste plaats zouden we willen wijzen op het prach-