

# Een tocht

## DOOR DEN ROTSBODEM VAN MANHATTAN

DOOR MARY POS

**E**n dezer dagen kreeg ik een foto van den in aanbouw zijnden Maastunnel onder oogen. Ondanks alles wat rondom ons plaats vindt, gaat deze machtige arbeid rustig voort en vordert gestadig. Toen moest ik denken aan hetgeen ik tot stand zag komen tijdens mijn verblijf in Amerika, twee winters geleden.

Er werd in New-York een Subway gebouwd, een nieuwe ondergrondse elektrische spoorweg, die onder de 6th Avenue zou loopen. En daarom trok die zesde avenue telkens opnieuw drommen menschen naar zich toe, want wat is er mooier en interessanter dan te zien hoe een groot werk tot stand wordt gebracht! Het was heelemaal niet koud, hoewel nog winter en wanneer de zon scheen, kon men er zoo behagelijk staan tusschen andere kijkers en vol spanning turen in de diepe schachten, waaruit het dreunen van machtige machines opklonk, en soms dofte slagen werden gehoord, wanneer het dynamiet de verbeterde rots, die zich daar in de stikdonkere onderwereld alleenheerscher dacht, uiteendeed barsten.

Arbeiders, blanken en zwarten, daalden in de schachten af en stegen er uit op, soms met modder bespat, soms bedekt met kalk, daar waar de werkzaamheden reeds verder gevorderd waren. Hoe goed deed het, zoo te zien werken. Hoe jaloerschmakend was de bedrijvigheid van al diegenen, verbonden aan dat grootsche werk; op elke plek, waar er maar iets van te zien was, verdrongen zich de honderden, de hunkeraars naar arbeid, welke slechts voor de uitverkorenen was weggelegd.

Ze verdrongen zich hier, zooals ze zich ook verdrongen voor de werfkantoor-tjes in deze zelfde avenue. Maar met miljoenen werkloozen in het land wisten ze nu eenmaal, dat hun kans een zeer geringe was, ze wisten, dat ze vele malen zouden moeten terugkomen en lange uren voor niets in de rij staan, dat ze zouden moeten wachten, jaren misschien nog, zooals ze nu reeds jaren wachtten, ondanks hun opgehoopte energie, hun jeugd, hun capaciteiten, hun hunkeren naar werk, hun honger, aler ze, zooals de kerels, werkend aan de nieuwe ondergrondse, weer aan den slag zouden komen. . . . Op dat oogenblik werkten ze alle-

maal mee met hun oogen. In deze rommelige, hardwerkende, kleurige, barnende avenue, raasde het verkeer rondom hen, ze stonden er midden in de branding van een wereldstad, van de stad, die hun trots was; de zon scheen op hun rug en de hemel was blauw; wolkenkrabbers omringden hen; als ze even hun oogen richtten naar hun vervaarlijke hoogten, traanden de oogen van het licht, dat men daar vond, en beneden hen in de duistere diepten klonken de slagen van losbrekend dynamiet.

Het opgestopte verkeer gromde en wrong zich langs hen heen; vlak boven hun hoofd, in het midden der avenue, raasde de lucht-trein, norsch voortjagend, want binnen vier jaar zou heel het personenverkeer worden gezogen naar beneden, waar de glanzende nieuwe Subway door de even glanzende tunnels zou suizen. Dan zou het zwarte dek verdwijnen en zouden de grauwijzeren pijlers worden weggeslagen. Breed en geheel open naar het licht zou de avenue daar liggen, en het enorme verkeer, door niets meer belemmerd, zou er tevreden langs zoemen, de „Imperial City” zou een trotschen weg meer rijk zijn. En zij waren van dat alles ooggetuige geweest, van heel dat zwoegen naar de perfectie. Ze mochten er zelf niet aan meehelpen en toch deden ze er aan mee, want met intense belangstelling volgden hun blikken den voortgang en met hun medekijkers, precies in dezelfde omstandigheden verkeerend als zij, wisselden ze er van gedachten over en gaven hun meening ten beste.

Ik had nu zelf zóóvele malen over de zesde avenue rondgezworven in m'n verlangen iets van het werk daar beneden te zien, dat ik tenslotte naar de Board of Transportation stapte om er iets meer van te weten te komen. Mr Carboni, daar werkzaam, liet me de modellen van tunnels en ondergrondse stations zien; hoeveel huizen waren er voor de New-Yorksche ondergrondse al niet gesloopt en hoeveel had men niet moeten stutten of er de grondvesten van moeten versterken, toen men bezig was den rotsbodem er onder weg te blazen.

Er waren ook houten pijpen van cederhout, die wel tweehonderd jaar in den grond hadden gezeten en nog volkomen gaaf weer boven waren gekomen! Ze behoorden tot de oude waterleiding-werken, maar die van nu bevinden zich op tweehonderd voet diepte, geweldige cementen watertunnels, van eenzelfde omvang als de even geweldige riolen!

Er was ook een plattegrond van het grootste New-Yorksche ondergrondse station, 660 voet lang en 100 voet breed. En dat alles uitgehouwen in de rotsen, liggend onder wolkenkrabbers! Maar in dit jonge land, deze wereld van onbegrensde mogelijkheden, verbaast men zich over niets meer.

Hoofdingenieur Houghtaling, die de verantwoordelijkheid van den geheelen bouw droeg, gaf me nog eenige inlichtingen, alvorens ik de werken zelf zou zien. De nieuwe subway besloeg  $2\frac{1}{2}$  mijl, van de achtste tot de twee-en-veertigste straat, en zou een verbinding vormen met de achtste avenue-subway. Het werk was in zes secties verdeeld, uit te voeren door zes verschillende maatschappijen om den bouw te bespoedigen, die in vier jaar voltooid moest zijn. De kosten bedroegen 57 millioen dollar en daar kwam nog 5 mill. dollar bij om de pijlers, waarop de zware brug van den luchtspoorweg rustte, die over de geheele 6e avenue liep, te versterken, want voorloopig moest de lucht-trein nog mee en de pijlers werden danig ondermijnd door het graven der tunnels.

De subways zijn alle bezit van de stad New-York, de lucht-trein niet, en het kwam er maar op aan, of men het eens kon worden met de particuliere onderneming om den laatsten tegen een afkoopsom te doen verdwijnen, want natuurlijk liep er een contract tusschen stad en maatschappij. Doch het publiek zou zeker de subway kiezen boven den lucht-trein.

Het was het best denkbare weer om in den grond af te dalen, want het hoosde uit een vette, grauwzwarte lucht en de grond was daar, waar we in de ons wachtende auto stapten, vlak bij de tunnels onder de Hudson, glibberig van olie en water.

We reden door het oudste gedeelte van Greenwich-Village, midden in

New-York, waar de artsen wonen en men nog houten huizen heeft. Vroeger waren hier de woningen der deftigen, maar nu zijn zelfs hun stallen veranderd in schilderachtige behuizingen. Over het Washington Square met zijn triomfpoort spoeden we ons naar de zesde avenue en toen hadden we ons doel bereikt.

De geheele twee-en-een-halve mijl van de avenue, waaronder de subway zou komen, was belegd met planken. Hier vond men werkelijk den langsten vloer ter wereld! En de kolossale autobussen, de eindelooze rijen taxi's en particuliere wagens, de enorme vrachtwagens, stommelden over de planken heen,— het verkeer was telkens gestagneerd.

Daar waar de veertigste straat de avenue kruiste, stonden eenige simpele houten huisjes achter een ruwe schutting en daar vonden we den toegang naar beneden. Maar alvorens de steile ladders af te gaan, keek ik nog even omhoog. Boven en rondom me torende de geweldigheid der stad; de reuzenbouwsels waren voor een groot deel verdwenen in de grimmige lichten. De regen kletterde neer op de verweerde brug waarlangs de lucht trein daverde; de wind, guur en onberekenbaar, deed de voorbijgangers op de overvolle trottoirs huiveren. Toen daalde ik af in de warmte en de beslotenheid van de gewelven onder de avenue.

Wat dat beteekent, een nieuwe ondergrondse te bouwen, begrijpt men alleen als men het gezien heeft. Van alles vindt men in den grond, met alles heeft men rekening te hou-



... Drillboren dreunden door de onderaardsche gangen...

den. De reusachtige gaspijpen hadden men naar boven moeten halen en ter hoogte van de brug, die den lucht trein droeg, naar de andere zijde der straat moeten voeren. De pijpen, waardoor de New-Yorksche Steam-Corporation haar heete lucht zendt naar haar klanten aan deze avenue, hingen nu aan stalen kabels in de tunnels. De Steam-Corporation heeft tienduizenden afnemers van heete lucht voor de verwarming der huizen en het pijpennet loopt onder de geheele stad door. Maar dan zijn er nog de riolen, de waterleidingwerken, en de kabelbundels van telefoon en electriciteit! De grond is er vol van, niets mag beschadigd

worden, de kleinste onoplettendheid zou een nasleep van gevolgen met zich kunnen meevoeren.

Mr Kelly, de aardige, eenvoudige ingenieur van de stad, die hier de leiding van het werk had, ging me voor, toen we de glibberige ladders, die 50, 60 voet naar beneden voerden, waren afgeklimmen.

Drillboren dreunden door de ondergrondse gangen en een Diesel oil Shover deed zijn groote grijp hand verdwijnen in puin, metaal, hout en steen, smeed het achter zich in de laadruimte, om het later verder te transporteren! Zestien uur per dag werkt hij, zei Mr Kelly tevreden, voor zegge 2.50 dollar per week aan olie! Dat is een onzer beste en goedkoopste krachten! Verbaasd over zoo weinig eischen en de waarde van zulk een uitvinding, keek ik naar den verweerden gripper, die zich rusteloos in den afval wrong.

Hier waren verschillende galerijen reeds klaar en negers met helmen op bezig met behulp van elektrische gereedschappen de cementen steunsels weg te breken, die men bij het graven onder elken pijler van den lucht trein had moeten aanbrengen. Ook zag men hoe men de fundamente der huizen had moeten verzwaren en verstevigen. Soms had men zelfs geheel nieuwe fundeeringen moeten aanbrengen. Bij het elektrische licht, schijnend door grijze stofwolken, die overal bij het wegbreken van hetgeen niet meer noodig was, opstegen, waren de arbeiders aan het werk om de muren waterdicht te



... Waar treinen zullen razen ...

maken, zoodat geen vocht de tunnels zou kunnen ondermijnen.

Aan het einde der gangen stond het laatste van den geweldigen rotsmuur, die pas doorbroken zou worden, als de bouwmaatschappij der volgende sectie ook haar werk zoover geëindigd had. Dan zou men elkaar in den rotsbodem van Manhattan ontmoeten en zoo alle secties langs.

Uit de ruimte van cement en staal gingen we naar een hoogere verdieping, waar men bezig was ijzeren balken tegen het plafond aan te brengen, want een avenue zou er op moeten rusten en lángs die avenue reuzen van steen, wier toppen in de wolken verdwenen. Vol vertrouwen gingen de duizenden over den houten vloer, die dit gedeelte bedekte en honderdmaal duizenden zouden zich in de toekomst in even groot vertrouwen naar de ondergrondse treinen begeven.

Hoe verantwoordelijk was het werk van al die arbeiders, van de voorlieden, en inzonderheid van de ingenieurs! Door open naden zagen we voortsnellende wielen, een andere subway raasde hier voorbij, kruisend de zesde avenue.

Zoo zouden ook door deze tunnels de treinen voortrazen! Eén foutje in de berekening, één onoplettendheid bij de uitvoering en een catastrophe kon het gevolg zijn. Maar het werk ging rustig voort, langzaam maar zeker vorderend. . . . Een nieuw succes van den nietigen mensch. Waartoe hij echter alles éérst van God heeft moeten ontvangen, iets dat zoo dikwijls vergeten wordt. . . .

## ZUINIG ZIJN: geen last, maar een lust

**K**inderen kunnen allerlei speelgoed heel goed zelf maken. U bereikt er dan mee, dat ze uren bezig zijn om dit te doen; dat ze speelgoed hebben, dat u bijna niets kost en waar zij trots en zuinig op zijn, omdat ze het zelf maakten en door hun fantasie dikwijls veel mooier zien dan wij volwassenen. Van gekocht speelgoed kunnen kinderen meestal de waarde niet schatten.

Wij zullen nu vertellen, wat u met kastanjes en eikels kunt doen. Iedereen zal wel in de gelegenheid zijn geweest om eikels en kastanjes te verzamelen. U hadt ze maar voor het oprapen en wat een leuke dingen kunnen ervan gemaakt worden.

De kastanjes rijgen we aan een stevigen draad tot een mooien ketting, of als we er heel veel hebben tot een paardenleidsel. Enkele mooie grooten houden we eruit, daar maken we pijpen van. Hiertoe wordt de kastanje voorzichtig uitgehold. Aan één kant maken we een gaatje, steken er een stokje in en onze kleine jongens hebben een prachtige pijp. Meisjes kunnen van zoo'n uitgeholde kastanje een mandje maken voor hun popjes, door van een stevigen draad een hengel te maken en dit aan twee kanten te bevestigen.

En dan de eikels, hiervan hebben we natuurlijk ook de dopjes opgeraapt.

Voor 't eierdopje met ei snijden we van een flinken eikel den bast in het midden over de breedte voorzichtig door. Het

bovenste deel wordt eraf genomen, zoodat alleen het vruchtje, dat binnenin zit, te zien is. Onder in de overgebleven bastheft boren we een gaatje, waarin een stevig stukje twijg of een lucifershoutje wordt gestoken. Het voetje bestaat uit een eikeldopje of halven eikel.

Het poppetje wordt gevormd door drie eikels: een groote voor het lichaam, een kleinere voor het hoofd en twee helften voor de voeten. Voor hals, armen en beenen worden weer lucifershoutjes gebruikt. Natuurlijk kunnen zulke poppetjes in eindelooze variatie gemaakt worden. Leuk is ook de Indiaan, wiens hoofd getooid is met kleine veertjes.

Dieren worden op dezelfde manier gemaakt, met of zonder veeren.

De dopjes gebruiken we als hoedjes voor de poppetjes, maar ook van enkel dopjes kan iets aardigs gemaakt worden. We rijgen de doppen aan een draad, zóó, dat ze steeds over elkaar heen sluiten. We beginnen met een heel kleine en nemen geleidelijk grootere. Hierdoor ontstaat een lange rups of slang. Voor den kop nemen we een heelen eikel en teekenen er een paar oogen op. Door de bruine kleur der dopjes krijgen we een mooi effect.

Zijn de kinderen eenmaal hiermee bezig, dan weten ze zelf ook nog wel iets te bedenken.

Wanneer we spreken van lucifershoutjes, bedoelen we hiermee afgebrande lucifers. Bewaar deze dus.

### ● EEN VREEMDE REIS

Ge kent misschien de woorden van den dichter: Het leven is een vreemde reis, ons hart een donker ding."

Wij zijn op de vreemde reis van het leven. Ja, wel vreemd! Wij weten niet hoe lang de reis zal duren; wij weten niet wat wij ontmoeten zullen. Soms zijn wind en stroom tegen en — wonderlijk genoeg — dan komen we misschien juist het meest vooruit. Een ander maal gaat alles voor den wind — en dan bemerken we misschien juist dat we uit den koers zijn geslagen.

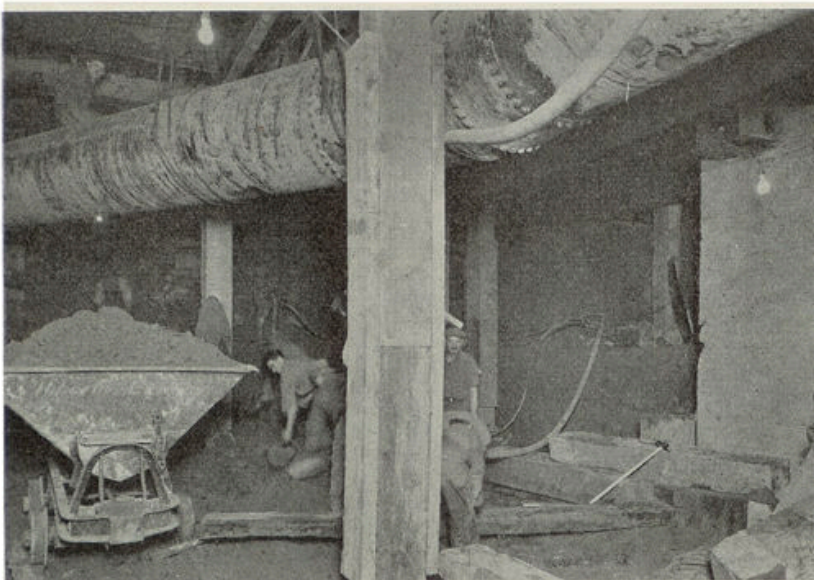
Hoe kan dat?

De dichter haalt er ineens ons hart bij, dat „donker ding." Ja, het hangt af van ons hart, dat vaak den voorspoed niet dragen kan en door den tegenspoed gelouterd wordt.

Wat geeft het een rust, te weten: „God weet wanneer aan ons gemoed, of smart of blijdschap voordeel doet."

En ik denk aan de bekende regels: „Wij hebben 's Vaders Zoon aan boord en 't veilig strand voor 't oog."

Dr O. Norel



... de pijpen, waardoor de Steam-Corporation haar heete lucht zendt...