

Moet ge nog een trein halen?

(Bij de Platen.)

Onder de vermakelijke „stories”, die zoo de ronde doen met betrekking tot het manhaftig en vaak verrassend optreden van de helden, welke in deze, naar wij zeker allen hopen, laatste periode van den krijg in Z.-Afrika, op den voorgrond treden, behoort ook de volgende. Na het vruchteloos bespreken van voorwaarden, waarop vrede zou kunnen getroffen worden, zou generaal Louis Botha met zulk een haast van Lord Kitchener afscheid genomen hebben, dat laatstgenoemde zou gevraagd hebben:

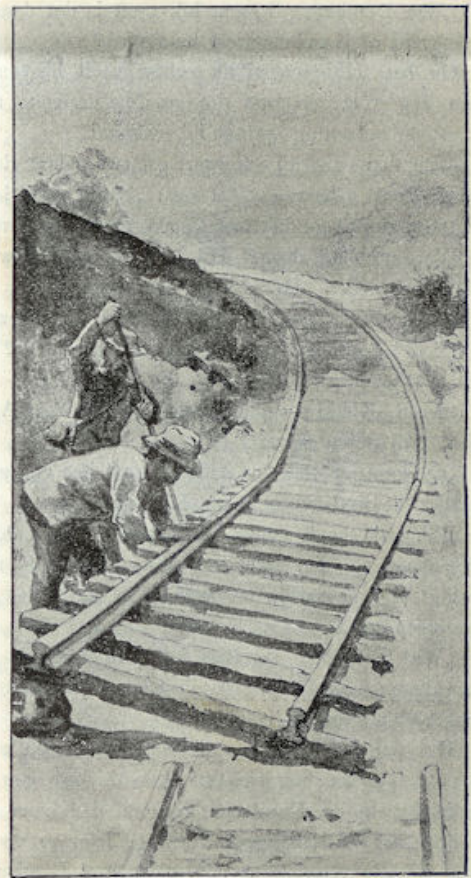
„Zijt ge zoo gehaast, generaal? Moet ge misschien nog een trein halen?”
 „Ja,” zou het antwoord geweest zijn, „ik wilde nog guarne den trein pakken!”
 Twee dagen later ontvingen de Engelschen bericht, dat generaal Louis Botha inderdaad een Engelschen trein genomen had na zijn onderhoud met Lord Kitchener.

Wij laten de amusante „story” voor hetgeen zij is, doch zóóveel is zeker, dat het „Intelligence Department” van de alom verstrooide Boeren terdege op de hoogte moet zijn van het vertrek en de aankomst van Engelsche treinen, van de personen en van de lading, die deze te vervoeren hebben, van het doel, waartoe zij worden uitgezonden, van de nadeelige gevolgen, welke voor de Boeren kunnen ontstaan, indien de trein zijn bestemming bereikt, of van de winst, welke zij kunnen doen met het vertragen of onmogelijk maken van de aankomst. Zeker is het, dat de Boeren-Commandanten van de inlichtingen, hun door deze Commissie van onderzoek of wel door middel van eigen verspieters opgegeven, herhaaldelijk een verrassend gebruik maken, dat het doen ontsporen van treinen inderdaad een hoogst belangrijk deel uitmaakt van den grooten worstelstrijd tusschen Boer

en Brit, en dat Engeland, onder al de nadeelen, die de guerilla-krijg het berokkent, de teleurstellingen en verliezen, welke deze post oplevert, tot een aanzienlijk bedrag boeken mag. Voorzeker is een beantwoording der vraag: „Hoe doen de Boeren de treinen ontsporen?” belangrijk genoeg, doch wij achten, dat de belangstelling in het onderwerp nog verhoogd zal worden, indien we tevens onderzoeken, waarom en met welk gevolg zij maatregelen daartoe aanwenden.

Een onzer Afrikaner-vrienden, dien we vraagden, hoe lang de oorlog naar zijne meening nog wel duren kon, antwoordde ons: „Wel, zoolang als Engeland maar verkiest! Wij hebben niets meer: onze hoeven zijn verbrand, ons vee is gestolen, onze vrouwen en kinderen worden nu door de Engelschen onderhouden en zij onderhouden ons zelf daarbij. Zij zorgen, dat wij kost, kleeren, ammunitie, geweren, kanonnen, beesten, geld, kortom alles hebben. Als we aan het een of ander te kort dreigen te komen, dan nemen we tijdig een trein, die ons dat weér aanbrengt en zoo voeren we geheel den oorlog op Englands zak. Zoolang dit voortgaat te vechten, zal het ook moeten doorgaan, treinen met het noodige te zenden voor zijne troepen en dan is het niet meer dan billijk, dat wij daarvan eerst onze portie afnemen. Is Engeland bij machte om dat nog twee jaren vol te houden, dan duurt de oorlog nog twee jaren; is het vóór dien tijd uitgeput, dan zullen wij ook eer moeten ophouden. Mijnheer, vraag het aan den *Engelschman*, hoe lang de oorlog nog duren zal; ik weet het waarlijk niet!”

Nu moge dit antwoord lakoniek schijnen, toch is er veel van waar, en het toont ten duidelijkste, hoe het nemen van treinen een werkelijk integreerend deel van den strijd aan de zijde der Boeren uitmaakt. De meening van onzen Boer wordt dan ook bevestigd door de uitspraak van generaal Louis Botha zelf, als hij den vredesapostel Pretorius tot Lord Kitchener terugzendt met de boodschap: „Zeg aan Kitchener, dat ik ammunitie heb voor ten minste tien jaren en voedsel in overvloed. Wordt dit schaarsch, dan neem ik eenvoudig de provisie, die ik noodig heb. Zeg hem: gij zijt in het zalig bezit van de steden en dorpen langs de spoorlijnen. Ik laat uw treinen daar komen, omdat ik wil, dat gij zorgt voor het voedsel van onze menschen, die daar zijn. 't Is alleen dáárom, dat ik voor mij niet meer neem dan wat ik noodig heb.”



Hoe de Boeren een trein doen ontsporen.

Daaruit blijkt dus reeds voor een groot deel het doel, dat de Boeren hebben met het doen ontsporen van treinen, en met hunne pogingen om die te nemen. Zij maken zich meester van den inhoud, en trachten daardoor zooveel mogelijk in hun eigen behoefte aan geld, kleeren, voedsel, kanonnen, geweren en ammunitie te voorzien en daarvan de Engelschen zooveel mogelijk te berooven, terwijl alleen de voorstelling van den nood, waarin ze hun eigen burgers zouden brengen, die nog in de steden en dorpen zijn, hen weêrhoudt, de Engelschen alles af te nemen.

Zoo oordeelde De Wet het doelmatig om bij De Wetsdorp een trein met geld te bemachtigen, waardoor hij zich in het bezit stelde van een waarde groot £ 150.000 = f 1.800.000.—, bestemd tot soldij van de troepen en ambtenaren in Engelschen dienst en dat overeenkomstig de waarschuwing, die hij den Engelschen had doen toekomen, nadat zij zijne hoeve verbrand hadden: „t Is jammer; ze kostte mij een aardig duitje geld, maar dat is niets, ge zult mij die som tot tienmaal terugbetalen!”

Op zekeren tijd was er in Johannesburg een groote geldcrisis: de soldaten kregen geen soldij, de officieren zaten zonder geld, de ambtenaren ontvingen geen salaris, de Kaffers morden om hun loon, doch wat hielp het: „the infernal De Wet took all the money away!” (die drommelsche De Wet nam al het geld weg!)

En wel mogen we zeggen: dat zijn slechts twee uit de vele gevallen. Immers niet minder dan 9 van de 10 geldtreinen werden door de Boeren genomen en dat we niet aan overdrijving lijden, bewijze 1^o. dat we bekend staan, niet van overdrijven te houden, 2^o. de verklaring hebben uit den mond van een man, die de zaken weten kan en zelf allerminst overdrijft, 3^o. uit het feit, dat de Engelschen al sinds geruimen tijd hun geld bij kleine hoeveelheden met verschillende treinen verzenden en daartoe zelfs van ambulance-treinen gebruik maken.

Dit bewijst te meer, dat het Boeren-Intelligence-Departement goed op de hoogte is, dat het overal zijn spionnen heeft, die ook van de minste kans tot eenig profijt nauwkeurig melding maken. Toch ontsnapt ook hun nog wel eens iets, en hier komen we, als vanzelf, tot een ander doeleinde met het doen ontsporen van treinen. Zoo is o.a. Lord Kitchener, op wiens trein de Boeren het gemunt hadden, om zich van zijn persoon meester te maken, aan het gevaar ontsnapt, daar de Boeren een voorafgaanden trein genomen hadden en hem niet vindende, aftrokken, uit vrees door een volgenden trein overrompeld te worden. Deze voorafgaande trein was de in Afrika zoogenaamde „pilottrain”, of verkenningstrein, dien Lord Kitchener, ook bang zijnde voor de Boeren en zijn huid, steeds zorgvuldig voor zich deed uitgaan. Twee malen, òn te Zuurfontein òn te Irene, is Lord Kitchener den dans ontsprongen en hebben de Boeren den „pilottrain” aangepakt en vernield. Denklijk zal hij in het vervolg het voorbeeld volgen van Zijne Hoogheid, Sir Alfred Milner, die in een ambulancetrein

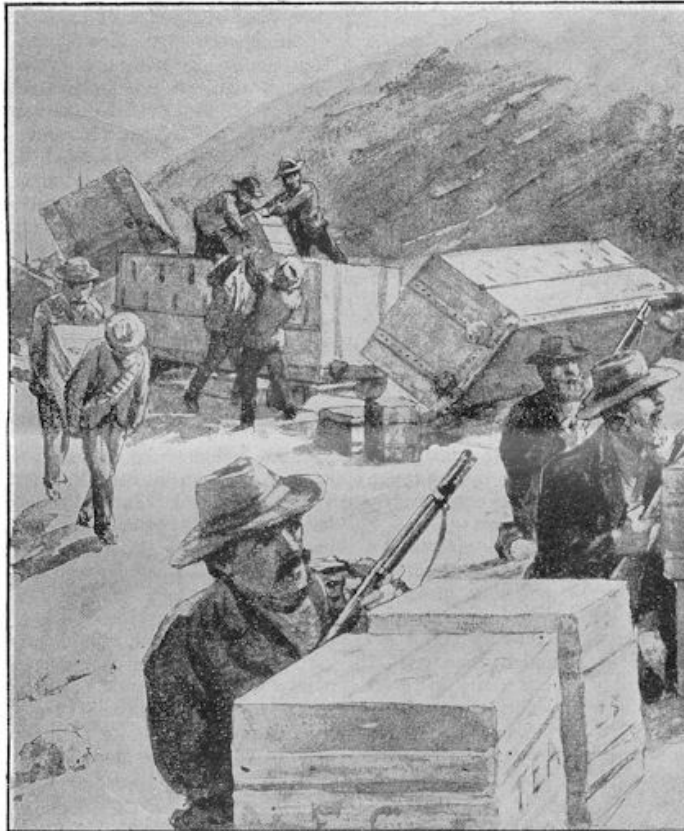
geheel den Vrijstaat doortrok, een maatregel, welken onderscheidene hooge officieren insgelijks namen!

Is het nu ook maar in eenig opzicht te rechtvaardigen, dat de Engelschen, zulke dingen wetende, zich durven beklagen, wijl de Boeren de vrijheid namen, op ambulance-treinen te vuren, waarmede, naar hun beste weten, hooge personages, geld, ammunitie, enz. vervoerd werden? Wie zondigde hier tegen het Roode Kruis, de Engelschen of de Boeren?

De troepen, die in de treinen aanwezig zijn, worden eenvoudig ontwapend en vrijgelaten. Gelegenheid om hen gevangen te houden, hebben de Boeren niet. „Dat is jammer,” zegt menigeen, maar hij vergeet, dat er toch ook voordeelen aan verbonden zijn. Een soldaat, die eenmaal door den vijand gevangen genomen werd, gevoelt zich gesmaad en is ontevreden, niet op den vijand, die hem gevangen nam, maar op zijne meerderen, die er hem door hun domheid en onvoorzichtigheid in lieten loopen. Hij vecht niet meer van harte en geeft zich

straks veel gemakkelijker weêr over, vooral nu hij weet, dat hij van dien vijand weinig leed te duchten heeft. Of meent gij, dat het voor niets is, wanneer men van Engelsche zijde scherpe bepalingen invoert tegen het „hands up” spelen van zoovelen?

Het doen ontsporen van treinen is in den omtrek van Johannesburg en van Greylingstad, in het district Heidelberg, een bijna wekelijksch verschijnsel. Bij de eerste plaats, omdat van daar uit, als van een centrum, de meeste treinen in- en uitgaan, terwijl de stad en omstreken van Engelschen als ontbloot zijn wegens de vele versterkingen, die men naar buiten zenden moet. Bij de laatste, omdat de natuurlijke gesteldheid van de streek, de vele kopjes en kloven, den Boeren zulke geschikte hinderlagen bieden en een natuurlijke borstwering, achter welke zij den trein beschieten kunnen, zonder zelf in het oog te vallen. En zóó herhaaldelijk werden dáár de treinen onklaar gemaakt, dat de Boeren, na deze van hun



Boeren ledigen een trein, dien ze deden ontsporen.

lading beroofd te hebben, zelf de Engelschen in den laatsten tijd wel eens hielpen, de locomotieven weer in orde te brengen, uit vrees, dat er langzamerhand niet genoeg machines zouden overblijven om kost naar steden en dorpen te vervoeren, waaronder natuurlijk ook hun vrouwen en kinderen zouden lijden. Ge ziet, dat, waar wijze en voorzichtige berekening tot matiging noodzaakt, de gevallen niet zeldzaam zijn. Laten dan ook de Jingo-bladen in Engeland gerust voorstellen, „elken Boer, die nu nog gevangen wordt, als rebel dood te schieten,” ik maak er mij geen haar bezorgd over, dat Lord Kitchener of eenig generaal in Zuid-Afrika dezen goeden (?) raad zal aannemen. 't Eenige wat dergelijke dwazen verdienen, is een minachtende schaterlach van den man der praktijk, en de aanmoediging: „Ga je gang, als je 't goedvindt!” Ieder begrijpt toch, dat de Boeren het zeker noodig zouden oordeelen, zoo de Engelschen dit paadje opgingen, met „de Tommies” uit de treinen hetzelfde te doen.

Eindelijk wenden de Boeren het doen ontsporen of althans onklaar maken van treinen, als een middel aan tot redding van eigen troepen. Wanneer zij zich op een terrein bevinden, dat hun geen goede positiën aanbiedt, of wel, wanneer zij gevoelen, dat zij niet tegen de overmacht opgewassen zijn en de vijand zijn jacht op hen per trein uitoefent, dan is het opbreken van den weg en het verleggen van rails een werk van een half uur vaak, terwijl het den vijand voor het minst eenige uren kost, de schade te herstellen en zijne vervolging voort te zetten, wat hun den noodigen tijd ter ontkoming biedt. Omgekeerd echter biedt het hun ook de kans, om de vijandelijke troepen, die zich per trein naar een streek begeven, welke den Boeren geene goede positiën aanbiedt, door het stoppen van hun trein, hen te noodzaken dáár den strijd aan te vangen, waar juist de Boeren dien gaarne afwachten en met succes kunnen doorstaan. Dat de zeer ijle lucht van Zuid-Afrika, die het geoeffend oog gelegenheid biedt, om zelfs uren ver in het rond te zien over vlakten, waar niets het uitzicht belemmert, dezen arbeid zeer in de hand werkt, behoeven wij zeker niet op te merken.

Het eenvoudigste en minst tijdroovende middel om treinen in hun vaart te vertragen of tot staan te brengen, is wel het besmeren van de rails met olie, of nog beter met vet, dat minder spoedig in het ijzer doordringt en derhalve langer de wrijving vernietigt. Snuivend en brieschend spant de locomotief al het geweld van haar stoom in, de raderen bewegen zich met de meest mogelijke snelheid, doch als door onzichtbare macht in zijn vaart verlamd, blijft de trein op zijn plaats en er schiet den vijand niets anders over dan uit te stappen, den trein te doen teruggaan en door het bestrooien van de rails met zand, fijne kolen of dergelijke, de wrijving weder op te wekken.

Een tweede middel is: het losmaken van de schroeven, die de rails in de lengte onderling en met de daaronder liggende houten slippers verbinden, waarna slippers en rails vaak langs afstanden van 80 à 100 schreden verwijderd worden. Op de lijn van Jasfontein naar Colesberg spande men een 16-tal ossen voor twee kettingen, waaraan men zware ijzeren haken verbonden had. De haken werden onder de slippers in den grond gelegd en de ossen in zijwaartsche richting gedreven, waardoor in korten tijd slippers en rails uit de lijn geweken waren. Nu en dan beproefde men dezelfde uitkomst te verkrijgen door de rails met zware hamers stuk te slaan.

Het „opblazen” of in de lucht doen springen van treinen geschiedt op de volgende wijze: de grond wordt losgewoeld en een platte klip in de daardoor verkregen holte onder de rails gelegd, waarna tusschen klip en rail dynamietdoppen geplaatst worden. De trein, onbewust van het naderend gevaar, stoomt voort, de persing van de rail plant zich op het dynamiet over, dat door den daaronder geplaatsten klip „geen pad geven kan” en het schrikkelijk werk der verwoesting is volbracht. Vernielende werking wordt evenzeer teweeg gebracht, wanneer het den Boeren gelukken mag van treinen, die steile hellingen op of af hebben te gaan, de kamraderen te verwijderen, waardoor ze bij het opstijgen den noodigen steun op de helling missen, en bij het dalen met doodelijke vaart zich over de rails storten. Zóó plofte in September 1900 bij Waterval-boven een trein, met troepen en 6 kanonnen geladen, in een duizelingwekkenden afgrond. Eén oogenblik, ééne seconde, en het schrikkelijk tooneel daar beneden toont, wat ook de beschaafde mensch, wanneer het op het vernielen van zijn vijand aankomt, in den strijd voor geoorloofd rekent. Hoe vreeselijk is de oorlog!

En nu een meer „gewapenden” blik op onze platen geslagen. Op de eerste zien we een spoorlijn, temidden van een heuvelachtige streek gelegen. Eén Boer is bezig de schroef los te draaien, die de rails verbindt onderling en met de slippers, welken arbeid zijn „maat” hem vergemakkelijkt door den zwaren ijzeren koevoet in den grond te boren onder de rail en deze omhoog te heffen. Wat we echter niet zien, dat zijn de wachten, die uitgezet zijn om de mogelijke nadering van den vijand te bespieden en onmiddellijk te waarschuwen, wanneer gevaar voor ontdekking of verrassing dreigt. Wat we niet zien, is het kanon, daar tusschen de kopjes gesteld, welks dood en verderf brakende mond de

plaats bestrijkt, waar de mannen arbeiden, de Boeren, die alvast de beste plaats uitzoeken voor een goed schot op den niets kwaads vermoedenden vijand.

Het werk aan de lijn is volbracht. Rails en slippers liggen over een 80 à 90 schreden, ongeveer 100 yards, van de lijn. Daar nadert de trein in toemeloze vaart. Toemeloos? Maar de eenvoudige Boeren wisten zijn vaart te beteugelen. Een plotselinge schok, een onheilspellend schuren, en de locomotief, door het volhardingsvermogen van de wagens voorwaarts gedrongen, helt al meer en boort zich al dieper in den harden grond. De wagen achter haar steigert tegen haar omhoog. Schok na schok wordt gevoeld en de manschappen, die de trein vervoert, rollen onder verwenschingen dooreen. Niet zelden wordt een wagen verbrijzeld. Temidden van de paniek dreunt het kanon der Boeren of knettert de Mauser. Zij, die de meeste geestkracht bezitten, zijn uit den schokkenden, berstenden wagen gesprongen, doch een Mauser-kogel werpt hen ter aarde. Eer men er over denkt, zich tot weerstand te posteren, zijn tientallen gevallen en vooral den bevelhebbers officier weet men er uit te pikken. De witte vlag wordt opgestoken. Men geeft zich over. De Boeren treden van achter de kopjes te voorschijn, terwijl weinigen achterblijven, om zoo noodig het veldstuk te bedienen. Men verdeelt zich. Een deel der mannen ontaardt den trein en maakt zich van den rijken voorraad meester, terwijl een ander deel met het geweer in de hand zich achter de uitgeladen kisten plaatst om den vijand, die zich overgaf, te bewaken. De voorraad wordt nagezien en wat men gebruiken kan, medegevoerd. 't Overige wordt vernield door het vuur of anderszins. Heeft men kleeren noodig, dan worden de kleederen der gevangen soldaten genomen. Zoo niet, dan laat men ze vertrekken, waar ze gaan willen. De officieren worden slechts op parool vrijgelaten, dat wil zeggen, zij moeten beloven, in dezen strijd tegen de Boeren niet meer de wapenen te zullen hanteeren. Treft men ze later nogmaals gewapend aan, dan spreekt de krijgsraad het vonnis des doods over hen uit en zij worden gefusilleerd.

Dit alles is het werk van een paar uren, want de mannen, die het heldenstuk volbracht hebben, zijn soms 20 à 30 in aantal en men moet zich haasten om weg te komen, eer de vijand verneemt van de schade, die men hem toegebracht heeft en tijdig genoeg de plaats zou bereiken, om te weten in welke richting de Boeren trokken, en hen straks met een overweldigende meerderheid aan te vallen, eer zij den tijd gehad hebben, zich behoorlijk te dekken.

Behalve de gevolgen, die het nemen van een trein voor de Engelschen heeft, zijn daaraan echter ook treurige gevolgen verbonden voor de burgers, die in de nabijheid van de plaats wonen, waar de aanval plaats had. Nadat de Engelschen tevergeefs getracht hadden, zich op de aanvallers te wreken, of de lieden te ontdekken, aan welke zij het onklaar maken van de lijn toeschreven, namen zij de toelucht tot hun gewone kleingeestige maatregelen, om hen indirect te noodzaken, aan het spel een einde te maken. De daders toch waren te snel ontkomen; nu trachtten zij zich te wreken op de Boeren, die de hoeven in den omtrek bewoonden. Lord Roberts vaardigde proclamatiën uit, waarbij allen verplicht waren, die binnen zekeren kring aan de lijn woonden, deze zoo mogelijk te beschermen en, voor het minst, terstond aan de militaire overheid kennis te geven, indien zij iets van aanslagen op de lijn bespeurden, indien Boeren-commando's bij hunne woning kwamen of deze voorbijtrokken; bij nalatigheid werd met zware geldboeten bedreigd en toen dit niet baatte, zelfs met het verbranden van hoeven en verbeurte van vee, met kerkerstraf en dood. Doch geen aanklachten, geen inlichtingen verschenen en toch werden de lijnen onklaar gemaakt. Welnu, Lord Roberts kende in den oorlog geen gewetensbezwaren. Hij werd getergd door barbaarsche Boeren, die hem te „glad” af waren. Dan moest de schuldige het maar met den onschuldige misgelden. Indien ergens de lijn onklaar gemaakt werd, dan zouden binnen zekeren kring om de plaats van het gebeurde alle hoeven verbrand worden, en inderdaad, weldra zag men de vlammen uit de hoeven opgaan. De onschuldigen moesten het gelag betalen!

Laat in den avond wordt een Boerenvrouw in haren slaap

gewekt door een heftig bonzen op de deur. Zij staat op en begeeft zich naar de deur.

„Wie is daar?”

„Ik, luitenant Theron; laat mij even binnen!”

Zij denkt aan Roberts' proclamatie en de schrik slaat haar om het hart. „Om Godswil, laat mij!” Weet gij dan niet, wat Lord Roberts”

„Ik kom u juist beschermen! Doe haastig open!”

En het bloed kruipt, waar het niet gaan kan; zij opent de deur. Hij vraagt pen en papier, zet zich aan tafel en schrijft:

„Ik, luitenant Theron, verklaar, dat ik op mijn eigen verantwoording met mijn mannen, zonder hulp of weten van iemand uit den omtrek, de lijn onklaar gemaakt heb en dat het een gruwelijke schande zou zijn, zoo onschuldigen daarvoor gestraft werden. Vang mij en laat mij het betalen, want ik heb het alleen gedaan en denk het er niet bij te laten!”

Den volgenden morgen had zich daar een locomotief in den grond gewerkt, en de wagens lagen omver geworpen. Wat er dien nacht gebeurd was, wist niemand. De bewoonster der hoeve begaf zich naar het governementskantoor en meldde het bezoek van den vorigen avond. Meer kon zij toch niet doen?

Maar Lord Roberts had in zijne „vroomheid” geproclameerd en „de lijkenschenner” trok in zijne ruwheid uit om hoeven te verbranden.

Zoo moest dan deze arme, onschuldige vrouw het ontgelden, en werd haar woning in de asch gelegd!

Mijn lezer, antwoord mij in gemoede: Wie houdt in Afrika den oorlog gaande „tot het bitter eind!”? Is het misschien ook Engeland? Zal het misschien

Napoleon was blijde Rusland te kunnen verlaten, waar hij zegevierend de hoofdstad binnengetrokken was, zonder dat één Rus het hem had belet. Als een arme vluchteling keerde hij in den nacht in Parijs terug.

Arme John Bull! Hoe zult gij eens uit Afrika weerkeeren!

Doch zoover is het immers nog niet!

Och neen, waar leven is, daar is altijd nog hoop!

Doch — pas op Louis Botha, op De Wet, op De la Rey! Pas op zoovelen, gereed om hun plaats in te nemen, als ze vallen, en ik bid u: zet uw sein op „onveilig”.

P. J. K.

Uit de grijze oudheid.

I.

In het Britsch museum zijn dezer dagen weder twee reeksen merkwaardige Babylonische tafelen geplaatst.

De eerste reeks uit het jaar 2400 vóór Christus, deelt de uitkomsten mede van stelselmatige landopmetingen, welke blijkbaar een grondslag van belasting moesten vormen.

De tweede reeks bevat de oudste Babylonische brieven, welke bekend zijn; brieven op tafeltjes en in omhulsels van gebakken leem, door Babylonische Koningen aan hooge ambtenaren gericht.

Het lezen van bovenstaand bericht herinnerde mij aan m'n vroegere belofte, onder het bovenstaande opschrift nog eens een en ander te vertellen.

In Boven-Egypte ontdekte men nog niet lang geleden kleitafeltjes als waarvan boven sprake is. In oude tijden schreef men niet op papier of perkament. Men nam eenvoudig een stuk zachte klei of leem, waarin de leestekens met een metalen pen werden ingekrast. Dit schrift noemt men in onze dagen het spijkerschrift. De gebruikte aarden schijven werden in de zon te drogen gelegd of ook wel in ovens gebakken.

Op deze wijze werden de oude archieven gevuld met tal van leem- of kleitafeltjes, die althans dit vóór hadden, dat zij bijzonder duurzaam waren en na 35 eeuwen, na de ontdekking van de beteekenis der hieroglyphen, nog konden worden ontcijferd.

En voorzover deze ontdekkingen in verband staan met de geschiedenissen der Heilige Schrift, zijn zij voor den Christen wel waard er behoorlijk nota van te nemen.

De bovenbedoelde tafeltjes werden gevonden aan den Boven-Nijl op een plaats, waar vroeger de residentie lag van den

Farao Amenophis IV, ook wel Khu-en-Aten geheeten, een merkwaardig vorst, die ruim 14 eeuwen vóór onze jaartelling leefde. Hij was gehuwd met de dochter van den koning van Mesopotamië en nam den godsdienst zijner vrouw aan. Dit maakte hem bij tal zijner onderdanen gehaat en was oorzaak, dat hij de hoofdstad Thebe verliet en zich ging vestigen op het bedoelde punt aan den Nijl, waar men thans de ruïnen van Tel-el-Amarna vindt. De archieven heeft hij blijkbaar medegenomen, want deze werden nu 14 jaar geleden door Egyptische landlieden ontdekt. En de kleitafeltjes werden gelezen en daarmee een stuk oude geschiedenis ontdekt.

En wat bleek nu?

Dat in die oude tijden Egypte te gebieden had over Syrië, Mesopotamië, Phenië en Palestina. De brieven van stadhouders en onderkoningen van genoemden Farao en zijn vader behelzen een dringend verzoek om hulp tegen de invallen der Hethieten. En verder, dat destijds een zekere Ebed-Tob gouverneur was van Jeruzalem. Deze schreef aan den koning van Egypte: „Aan den koning, mijn heer, mijn Zonnegod spreek ik, Ebed-Tob, aldus, aan de voeten van den koning, mijn heer, mij buigende zeven maal zeven malen. Zie, de koning, mijn heer, heeft zijn naam gevestigd aan den opgang der zon en aan den ondergang der zon. Lasteringen hebben zij tegen mij uitgesproken: „Zie, ik ben geen gouverneur, maar een knecht van den koning, mijn heer.” Zie, ik ben de bondgenoot des konings en ik heb den cijns betaald, ook ik. Noch mijn vader noch mijn moeder, maar de profetie van den Machtigen Koning heeft mij gesteld in het huis van mijn vader . . . Het land des konings wordt verwoest, het geheele Krijg wordt gevoerd tegen mij tot aan de bergen van Seir, en de stad van Gtah-Karmel. Er is vrede met al de andere gouverneurs, doch krijg tegen mij . . . En nu, de vestingen van den koning nemen de Khabiri in. Geen enkele gouverneur blijft nog (onder hen) aan den koning mijn heer; allen zijn verdaan. Zie, Turbazu, uw krijgsknecht, in de groote poort der stad Zilu is hij gevallen. Zie, Zinrida van Lachis hebben de knechten, die den Koning toebehoorden, gedood.”

De naam Zinrida van Lachis werd in 1890 ook gevonden op een kleitafeltje, ontdekt in Zuid-Palestina, en behelzende een brief van den Farao van Egypte aan zijne officieren te Lachis. Deze stad werd door Rehabeam herbouwd, eeuwen nadat zij door Jozua werd ingenomen (Lees Israëls geschiedenis na!)

De aldus gevoerde correspondentie geschiedde in de Assyrisch-Babylonische taal, waarin ook de bewuste archiefstukken zijn opgesteld, de taal der diplomatie, welke Mozes ook wel geleerd zal hebben toen hij „onderwezen werd in al de wijsheid der Egyptenaren” en die Jozua zal hebben gebruikt bij zijne onderhandelingen met de natien van Kanaän.

De genoemde Ebed-Tob, die zegt zijn aanstelling te hebben ontvangen van God, den Machtigen Koning, en ook, „dat noch vader noch moeder hem over zijns vaders huis stelde, — doet ons denken aan den Bijbelschen Melchizedek, den „priester des Allerhoogsten Gods, zonder vader, zonder moeder, zonder geslachtsrekening.”

Uit al het bovenstaande blijkt, dat het schrijven reeds in de 24ste eeuw vóór Christus bekend was, en dat reeds in de 15de eeuw vóór Chr. een uitgebreide correspondentie werd gevoerd. Hiermede is de bewering van sommige schriftecritici, die den Mozaïschen oorsprong der eerste vijf boeken van het Oude Testament loochenen ook op grond hiervan, „dat de schrijfkunst ten tijde van Mozes onbekend was,” gelogenstraft.

In het huwen van den Egyptischen Farao Amenophis IV met een Mesopotamische prinses, dus met een Semietische, vinden we ook de reden, dat de koning de Semieten begunstigde en alzoo het volk Israëls allerlei voorrechten schonk, waardoor zij zich onder zijn bestuur konden uitbreiden.

En eerst toen er een nieuwe koning opstond, die Jozef niet gekend had, en met hem een nieuwe dynastie den troon van Egypte beklom, begon de bekende verdrukking, die de uitroeiing van het Semietische ras bedoelde, doch eindigde met de verbreking der slavenboeien en het heengaan naar het beloofde land; naar de belofte aan de stamvaders van het volk Israel gegeven.

L. K.