NAAR DE TROPEN

Oude en Nieuwe routes naar De Tropen

Route van de in 1602 opgerichte Verenigde Oost Indische Compagnie, om Kaap de Goede hoop. Een traject dat bevaren werd tot de opening van het Suezkanaal.

De verbinding naar de Archipel gedurende 18e en eerste helft 19e eeuw met zeilscheepstypen als fregatten barken, brikken en clippers

In 1869 begon de vaart door het Suezkanaal met het type zeil-stoomschip.

Grote ontwikkeling begin 20e eeuw van de vaart op Indiëroute met groeiende koopvaardijvloten van de Maatschappij NEDERLAND, ROTTERDAMSCHE LLOYD en Nederlandse Stoomvaart Maatschappij OCEAAN

type vrachtschip Maatschappij NEDERLAND

type vrachtschip R'DAM. LLOYD

type vrachtschip Maatij OCEAAN

Vaart met passagiersschepen van Mij NEDERLAND, o.a. met m.s. ORANJE

Vaart met passagiersschepen van de ROTTERDAMSCHE LLOYD, o.a. met m.s. WILLEM RUYS

Schema van de vliegroute Amsterdam-Batavia met de K.L.M. vòòr 1940.

Verdere ontwikkeling na 1945, waarbij ter verkorting meerdere luchthavens worden overgeslagen.

Bijzondere vermelding van vluchten A'dam - Khartoem - Mauritius - Batavia.

Amsterdam
Schiphol
Rotterdam
Southampton
Halle-Leipzig
Boedapest
Marseille
Genua
Lissabon
Rome
BALKAN
Gibraltar
Madeira
Tanger
Algiers
ALGERIË
MIDDEL LANDSE ZEE
Athen
TURKIJE
Rhodos
Kanarische Eil.
Alexandrië
Cairo
Port Said
Suez
Lydda
WEST LIBYE
AFRIKA
RODE ZEE
EGYPTE
Kaap Verdische Eil.
Khartoem
EQUATORIAAL AFRIKA
ABESSINIË
ATLANTISCHE OCEAAN
ZUID AFRIKA
Kaapstad

Afstanden om Kaap de Goede Hoop
Reisduur

1597 Houtman 324 zeildagen terug 169 d.

in 1698 20567 km ca. 200 dagen

in 1869 ca. 90-120 dagen

via Suezkanaal

in 1871 15421 km 40-45 dagen

in 1949 zonder tussenhaven 23 dagen

m.s. Oranje met aanloophavens 19, zonder 17 dagen

K.L.M. *Vliegroutes*

in 1938 reisduur 120 uur
14361 km vliegtijd 54 uur

in 1948 reisduur 59 uur
13687 km vliegtijd 35¼ uur

in 1949 15194 km

Schiphol	*Khartoem*	*Mauritius*	*Kemajoran*
	ca. 4800 km	ca. 4800 km	ca. 5520 km
	Reisd. heen 45 uur	terug 65 uur	vliegtijd 39 uur

NAAR DE TROPEN

geschreven door
W. G. N. DE KEIZER
kleurenfoto's van
WIM BERSSENBRUGGE
en
Mr A. HUSTINX
aangevuld met fotomateriaal van de
STOOMVAARTMIJ „NEDERLAND"
en
HOLLAND AFRIKALIJN
omslag, routekaart, illustraties en lay-out
F. TEN HAVE

UITGAVE VAN DOUWE EGBERTS N.V. JOURE (Friesland) EN UTRECHT
Opgericht 1753

Ten geleide

Toen in het najaar van 1946 in samenwerking met de K.L.M., begonnen kon worden aan de samenstelling van onze nu algemeen bekende uitgave „Kleurenvlucht", bleek dit een niet gemakkelijke opgave. Nooit tevoren was er een werk van deze aard, geheel met kleurenfoto's verlucht, verschenen; luchtfoto's in kleur was nog helemaal onbekend terrein. Tenslotte konden wij echter toch slagen en het succes was zodanig, dat al meteen een plan gemaakt werd voor een volgende uitgave.

En zo ligt dan voor U het boek „Naar de Tropen", met zijn interessante inhoud. Behalve Berssenbrugge werkten ook Mr. A. Hustinx, de Maatschappij „Nederland" en de Holland-Afrika Lijn mee, aan een zo sprekend mogelijke collectie van illustratief materiaal. „Naar de Tropen" mag dan ook zeker een volkomen verantwoord standaardwerk heten. U zult het, wanneer de kleurenfoto's eenmaal zijn ingeplakt, door de jaren heen steeds weer met vreugde ter hand nemen.

De tekst werd geschreven door W. G .N. de Keizer, tropenkenner bij uitstek en een van de kundigste Nederlandse journalisten. Vele jaren verbleef hij in Indonesië en in de landen, die zich langs de route naar de keerkringen uitstrekken. Talloos waren zijn reizen naar de machtige eilandengroep in de Indische Oceaan. Zijn tekst werd verlevendigd door een vlot getekende band, routekaart en illustraties van onze reclameontwerper F. ten Have.

Nu wij eenmaal over onze uitgave schrijven, kunnen wij niet nalaten, een paar woorden te wijden aan een nieuw werk, dat al weer op stapel staat, en dat U door de schoonheden van Indonesië zal leiden. Fotograaf en schrijver treffen reeds hun voorbereidingen. Zo hopen wij U stap voor stap de wereld als een kleurig en groots panorama te laten zien.

DOUWE EGBERTS
TABAKSFABRIEK
KOFFIEBRANDERIJEN - THEEHANDEL N.V.

Aan het begin van onze reis

Wie zal de krachten meten, die door de eeuwen heen reizigers uit het Westen dreven op hun verre tochten naar het Oosten? Alexanders legers trokken door Perzië naar India, Romeinen naar Klein-Azië, Marco Polo bereikte in de vroege Middeleeuwen het vreemde hart van China, Portugezen, Spanjaarden, Engelsen en Nederlanders voeren naar Indië.

Nederlanders hebben in de zestiende en in de zeventiende eeuw alle wegen bevaren en beproefd, die naar Indië konden voeren. De eerste weg om de Noord en dan Oostwaarts om Azië heen - waarbij men op Nova Zembla strandde. De tweede weg, Noordwestelijk benoorden Canada, waar pas in later tijden een schip in slagen zou. De derde weg die over de Atlantische Oceaan naar het Zuiden, dan om Kaap Hoorn met zijn wilde stormen en over de wijde oneindigheid van de Stille Oceaan naar Indië voerde. En dan de vierde weg, die onze zeevaarders al spoedig zo vertrouwd zou zijn, de weg om de Kaap de Goede Hoop.

De Nederlanders waren, ge weet het, de eersten niet die over verre zeeën de weg vonden naar de eilanden, die men toen Oost-Indië ging noemen. Maar ook de Spanjaarden, de Portugezen en de Engelsen waren dat niet.

De kruidnagels, de nootmuscaat, de peper en andere specerijen werden reeds eeuwen eerder naar Europa gebracht. Arabieren, Perzen en Voor-Indiërs haalden die uit Bantam en Malakka en brachten ze naar havens aan de Perzische Golf. Daar werden karavanen beladen, die dwars door Klein-Azië trokken. Soms ook wel andere schepen, die de kostbare last naar Egypte brachten. En uit de havens aan het Oostelijke bekken van de Middellandse Zee kwamen de Venetianen, later ook schippers uit Genua, die Indische waren halen en uit Italiaanse steden vonden zij dan ook hun weg naar West-Europa.

Het zijn de Turken geweest die, nadat zij in 1453 Constantinopel veroverden, dit vervoer en deze vroege verbinding van Europa met Oost-Indië onmogelijk maakten. De Turken hebben die oude handelswegen van Indië naar het Westen versperd en die versperring heeft de Portugezen aangespoord een andere zeeweg te zoeken, die zij in 1498 gevonden hebben rond de Kaap de Goede Hoop. Het heeft toen nog welhaast een eeuw geduurd, alvorens de Nederlanders die weg bevoeren en hun eerste vloot voor Bantam aankwam.

Toen Cornelis Houtman met zijn drie scheepjes, de „Mauritius", de „Hollandia" en de „Amsterdam" na een reis vol tegenspoed en avonturen, die meer dan een jaar geduurd had, ter reede van Bantam verscheen, vond hij daar behalve Westerse ook Oosterse voorgangers. Dat waren dan die zeevaarders uit Arabië, uit Perzië en India, die met hun kleine zeilschepen sinds vele eeuwen op Indië hadden gevaren.

Van de Arabieren staat wel vast, dat zij reeds in de twaalfde eeuw althans Atjeh bezochten. De verre heugenis, die onder de Atjehers nog aan „Iskandar" bestaat, die wonderlijke herinnering welke daar in Atjeh nog zo lang heeft voortgeleefd aan die veroveraars der Oudheid, moet er door verhalen van Arabieren zijn gevestigd. Dezelfde Arabieren brachten de Islam, de godsdienst die zo merkwaardig snel in welhaast de gehele Archipel de Hindoe-goden deed vergeten.

Maar natuurlijk waren ook die Arabieren

en die Perzen en zelfs de Voor-Indiërs niet de eersten, die de „weg naar de tropen" gevonden hebben.

Vast staat, dat vroeg in de vijfde eeuw, in 414, de Chinese reiziger Fa Hian op Java terechtkwam en al is het niet zeker, of werkelijk een Javaans gezantschap al in het jaar 132 een bezoek aan China bracht, zoals een Chinese kroniek doet vermoeden, het is wel zeker dat schepen van de Chinese kust reeds in zeer vroege tijden Indië bezochten.

Ge kunt U al deze Oosterse reizigers nog voorstellen. De snelle kleine zeilschepen dier oude Arabieren moeten wel sterk geleken hebben op die, welke met hun donkerbruine zeilen vandaag de dag nog in de havens aan de Rode Zee en aan de Perzische Golf te zien zijn. En de grote jonken, waarmede die Chinezen reeds zo vroeg Java en Borneo bereikten, zagen er maar weinig anders uit dan die welke, met hun hooggebouwde achterdekken volgepakt met mensen, in onze tijd de havens aan de Yangtse Kiang binnenvaren.

Maar ook zij allen waren de eersten niet.

De historie der vroegste reizigers naar Indonesië verliest zich in het grijze verleden en haar zal men nooit nauwkeurig kennen.

Wel echter staat vast, dat Indonesië bevolkt werd door twee stromen van volken, die er zich kwamen vestigen. Men neemt aan, dat de eerste aankwam omstreek dertig eeuwen vóór onze jaartelling begon. De tweede wellicht tien eeuwen later. Dus thans zeker vierduizend jaar geleden.

Die volken kwamen van zeer verre. Hun bakermat lag, naar men aanneemt, diep in China. In het gebied, dat daar thans Yunnan heet. Die volksstammen zijn gaan trekken, eerst door Zuid-China, door wat nu Vietnam en Indo-China heet, door geheel Siam, tot zij op het schiereiland Malakka kwamen. Vandaar hebben zij hun weg gevonden naar Sumatra, naar Java en naar vele andere eilanden van de Archipel.

Welke aandrift heeft die stammen voortgedreven? Welke macht, welke vrees, welke begeerte dreef hen om over bergen en door dalen, door vrijwel ondoordringbare oerwouden en over machtige stromen zich die eindeloos lange, vreemde en gevaarlijke weg te banen, welke hen leidde uit het hart van Azië naar die groene eilanden in de blauwe zeeën van Indonesië? Wat bewoog die volken? Waarvoor vluchtten zij? Wat zochten zij na die zware en verschrikkelijke reizen in het nieuwe land?

Men weet het niet en men zal het ook nooit weten. Wel neemt men aan, dat die eerste golf van volken, die men thans de Proto-Maleiers noemt, gevolgd werd door een tweede, die eveneens zeer ver uit het binnenland van Azië kwam. Hen noemen de geleerden de Deutero-Maleiers en die hebben zich in Indonesië sterk met hun voorgangers vermengd en wellicht ook met stammen en met volken, die er al eerder woonden.

Er is tenslotte nog een toevloed van Voor-Indiërs gekomen, wellicht zo omstreeks het begin van onze jaartelling. Die brachten de Hindoe-beschaving, welke in vele delen van de Archipel tot hoge bloei kwam. De volken echter, die er toen woonden, hadden zich reeds een eigen taal en eigen zeden en gebruiken gevormd. Die Maleis-Polynesische volken wier stamland diep in het hart van Azië ligt kenden, toen zij kwamen, reeds de natte rijstbouw, zij konden ijzer bewerken, zij bezaten hoogstwaarschijnlijk reeds het tamme rund. En zij wisten genoeg van de sterren, om hun verre weg te vinden over de zeeën.

De komst der Hindoes uit Voor-Indië is op de aankomst en de vestiging dier vroege volken, die men dan thans als Proto- en Deutero-Maleiers samenvat, gevolgd.

Ook die Hindoe-immigratie dateert van vóór onze jaartelling, doch zij heeft van de eerste tot de achtste eeuw geduurd en zij is het, die dat grote, boeiende en prachtige geheel zou scheppen, dat men de Hindoe-Javaanse beschaving noemt.

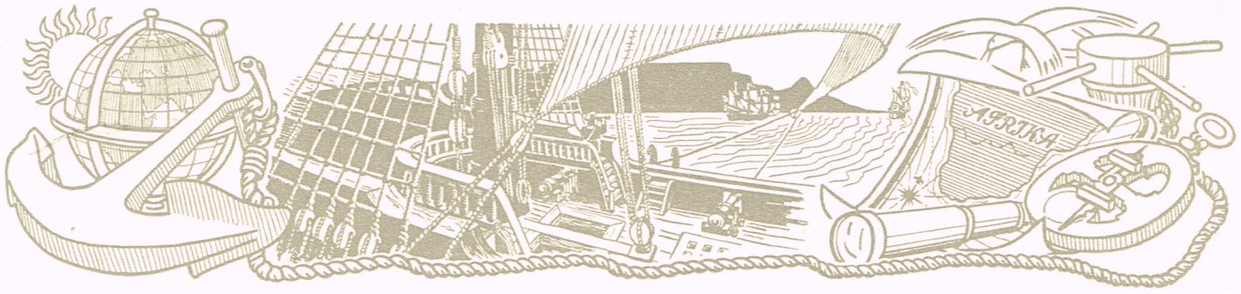
De naam zelf zegt reeds, dat in die cultuur niet alleen werd opgenomen, wat de Brahmanen en de Boeddhisten uit Voor-Indië brachten, maar ook veel beschavingsbezit, dat het eigendom was van de toen reeds op Java wonende volken.

De tempels, zoals de Boroboedoer, de Mendoet en de Prambanan, vormen de stenen getuigen van die beschaving. Maar warm en levend zijn de getuigenissen, welke voortleven in de wajang, de muziek, de liederen en de heldendichten. Overal in Java, in Sumatra en elders in Indië vindt men in het volksleven de herinnering aan die Hindoe-Javaanse beschaving; zij vormt ook thans een sterk-levend bestanddeel van de Indonesische samenleving.

En zij kwam van verre... Zij kwam uit Voor-Indië, gelijk die vroege volken, die de Archipel bevolkten, diep uit Azië kwamen... De Arabieren kwamen uit het Midden-Oosten en brachten de Islam... De Nederlanders kwamen uit West-Europa en zij brachten, in de twintigste eeuw, een staatkundige, maatschappelijke en economische ontwikkeling, zoals Indonesië nog nimmer had gekend.

De moeite en de zorgen en de strijd, waarmede die ontwikkeling thans gepaard gaat, zijn door de gevolgen van de wereldoorlog verergerd, daar zij de harmonische groei verstoorden. Nochtans staat boven alles vast dat zowel in Nederland als in Indonesië bij alle volken het verlangen leeft, om in de toekomst in vrijheid samen te leven en samen te werken. Zij zullen, als alle strijd en alle twisten tot rust gekomen zijn, voor die samenwerking mede een grondslag vinden in alles, wat in Indië gebracht is. Gebracht door al die reizigers en al die volken, die lang voor onze tijd die verre reis gemaakt hebben, die reis „Naar de Tropen", waarvan in dit boek een aantal impressies wordt gegeven.

Oude zeeweg om de Kaap



„Niet lang na onze aankomst", zo vertelde de achttiende-eeuwse schout-bij-nacht Stavorinus over de Kaap de Goede Hoop, „beving mij de nieuwsgierigheid om den Tafelberg te beklimmen, vermits mij verscheiden dingen daarvan verhaald waren, die de moeite rijklijk scheenen te zullen beloonen. Partij met nog drie andere liefhebbers gemaakt hebbende en na ons van wat eeten, drank en een wegwijzer te hebben voorzien, vertrokken wij des morgens omtrent half drie uuren uit het vlek van de Kaap, dat aan den voet des bergs geleegen is."

Als de stoutmoedige reiziger de zonsopgang, halfweegs de top gadegeslagen, beschreven heeft, vervolgt hij:

„Nu begon het pad hoe langer hoe steiler te worden, en zoo smal, dat het somtijds slechts de breedte van twee voeten had. Verscheiden plaatsen waren er, die wij op moesten klimmen, die weinig van het loodrechte verschilden. Aan de linker zijde hadden wij als het ware een muur van steile op een gestapelde rotsen, en aan de regter zijde een diepe kloof, hetwelk, wanneer wij ons verstoutten daarin naar beneden te zien, een ijsselijk gezicht gaf."

„In het klimmen hielden wij ons vast aan kleine heesters, die hier en daar tusschen de rotsen waren opgewassen: dit noodzaakte ons dikwijls te rusten, wanneer wij eene wat breedere plaats aantroffen."

„Hoe verder wij naar boven kwamen, hoe moeijelijker het pad wierd, zoo dat wij werk genoeg hadden ons aan de ruigte vast te houden, om niet in deze verschrikkelijke diepte nedertestorten, en ellendig ons leven te verliezen."

„Het pad, dat wij betraden, was zelfs niet anders dan opeengestapelde losliggende steenen, die het klimmen nog gevaarlijker en ten uitersten moeijelijk maakten, door de scherpe kanten en punten."

„Eindelijk geraakten wij des morgens om half agt op het platte of opperste gedeelte van den Tafelberg, hetwelk de naam heeft van de Tafel, dewijl zij, van beneden gezien zijnde, zich plat vertoont. Hier hadden wij het fraaiste gezicht, dat men zich verbeelden kan; weêr en wind waren ons dien dag gunstig; de lucht was helder met aangenaame zonneschijn."

„Het vlek van de Kaap, waar wij van boven op nederzagen, scheen een klein vierkant, waarvan wij geenzints de huizen konden onderkennen, dan alleen, doch flaauwlijk, de Kerk; ook het Kasteel, omdat hetzelve een weinig van het vlek verwijderd ligt. Het is niet wel te beschrijven, in welk een kleen begrip dit alles en de rondomgelegene landen, wegens de groote hoogte, zich vertoonden. Ten uitersten akelig was het gezicht aan dien kant, waar wij opgeklommen waren, alzoo hetzelve zich als een steile muur vertoonde, en zelfs voorwaards over scheen te hangen. Het vooruitzicht,

van daar langs weder naar beneden te moeten afdalen, was ver van ons uit te lokken, en er was geen ander pad, dat wij gebruiken konden."

De brave schout bij nacht der Admiraliteit van Zeeland is behouden weer beneden gekomen en zelfs, met zijn Oost-Indisch Compagnieschip „de Snoek", ook behouden te Batavia.

Dat was in 1768 en gij ziet uit het jaartal, dat hij lang niet de eerste was, die de zeereis „om de Kaap" naar Indië maakte. Vele Nederlanders waren hem voorgegaan. Maar ook zij waren de eersten niet. De eerste Europeaan, die bij de Tafelbaai voet aan wal zette, was de Portugees Antonio de Saldanha. Dat was in 1503... Dezelfde Portugese zeevaarder was ook de eerste Westerling, die de ruim duizend meter hoge Tafelberg beklommen heeft. De eerste Engelsen kwamen pas negentig jaar later en hun kapitein James Lancaster zorgde, dat nog jaren lang alle Engelse schepen op weg naar het Oosten in de Tafelbaai voor anker zouden gaan teneinde, door het inslaan van vers voedsel, de bemanningen tegen scheurbuik te beschermen.

Eenige jaren later kwamen de Nederlanders. Het was de schipbreuk van een Compagnieschip, de „Haarlem", welke leidde tot de eerste Westerse vestiging daar aan de Zuidpunt van het Zwarte Werelddeel. De schipbreukelingen van de „Haarlem" bleven een half jaar aan de Tafelbaai, zij bouwden er hutten, zaaiden en oogstten er groenten en bij hun terugkeer in het vaderland schilderden zij hun leven aan de Kaap in zo fleurige kleuren, dat de Compagnie tot een permanente vestiging besloot.

De man, die daartoe uitgezonden werd, was de scheepsarts Jan van Riebeeck. Met zijn vrouw Marie heeft hij tien jaar op de plaats gewoond, die men in de achttiende eeuw nog „het Vlek" noemde. Hij heeft daar zijn tuinen aangelegd en de groenten verbouwd, de groenten die het leven der zeelieden moesten redden. Hij heeft er wat huizen gebouwd, die later het middelpunt zouden worden van die Nederlandse vestiging aan de Kaap op de verre weg naar Indië. En tot laat in de achttiende eeuw bléef dat „het Vlek" en vandaag de dag is dat een uitermate moderne, sterke, grote stad met honderdduizenden inwoners: Kaapstad.

Met andere Nederlanders, zoals Simon van der Stel, blijft Jan van Riebeeck behoren tot de grondleggers van die grote natie, de Unie van Zuid-Afrika, waar thans van de elf millioen inwoners ruim 2.400.000 van Europese afkomst zijn: 1.200.000 van Nederlandse, 750.000 van Britse oorsprong en de anderen van velerlei herkomst. Behalve 7½ millioen Inheemsen wonen er dan nog ruim een kwart millioen Aziaten. En het grote, rijke, zich in deze twintigste eeuw zo snel ontwikkelende land biedt nog plaats aan millioenen, die wellicht evenals de Afrikaanders eens zullen denken aan de tijd, toen die allereerste Nederlanders zich kwamen vestigen in die prachtige natuur van de gezegende landstreek bij de Kaap de Goede Hoop. En er zou een dag komen, waarop een grote en vermaarde Engelsman,

Met windkracht naar de tropen... een reis, die maanden in beslag nam.

Cecil Rhodes, een monument zou doen onthullen op de plaats, waar Jan van Riebeeck voor het eerst voet aan wal zette en tot in onze tijd zouden daar op elke zesde April de Afrikaanders komen en hun kransen leggen ter herdenking van de stichter van die grote, prachtige stad bij Zuid-Afrika's Zuidpunt: Kaapstad.

Tot de schoonste landstreken ter wereld behoort het bergland tussen Kaapstad en de Kaap de Goede Hoop die, gelijk de brave Stavorinus in zijn reisverhaal reeds boekstaafde, gelegen is op 34° 25′ Zuiderbreedte en die dus niet de eigenlijke Zuidpunt van het Afrikaanse continent is. Dat is namelijk de Cabo Aguilhas.

Prachtig en verrukkelijk is heel dit land bij de Kaap de Goede Hoop.

Daar is de badplaats Sea Point, waar Zuid-Afrika's eerste niet-Engelse Gouverneur-Generaal geboren werd, Gideon Brand van Zijl. Een badplaats met verwarmde zeebaden. Verwarmd, omdat het water er zo koud is — tien graden kouder dan enige kilometers verder-op, de hoek om, waar de veel warmere Indische Oceaan zijn golven naar de kust zendt.

Daar, aan die uiterste Zuidpunt van het Afrikaanse werelddeel, is de geboorteplaats van een legende: de legende van de Vliegende Hollander. Gij kunt er uitzien over de grijze golven van twee oceanen en begrijpen, hoe onverwoestbaar het oude verhaal van die kapitein Van der Decken blijft leven. Hoe velen hebben, kijkende over de oneindigheid der golven, gemeend een schim te zien van het gevloekte schip, gedoemd om in alle eeuwigheid te blijven varen...

Er is, aan de warme zijde van het schiereiland, Vis Hoek, waar men de schedel vond van de Vis Hoek Man van 15.000 jaar geleden. Er is het drukke Muizenberg. Er is Groote Schuur, het huis dat Rhodes naliet aan alle premiers van Zuid-Afrika. En terug in Kaapstad zelf zult gij verrast zijn door de kunstschatten van de Art Gallery en de Michaelis Gallery — Rembrandt, Frans Hals, Jan Steen, Jacob van Ruysdael, Jan van Goyen. De Hollandse klok van de Grote Kerk wees reeds de tijd in het begin der 18e eeuw. Er is het oude Kasteel en er is het Koopman de Wet Museum met de prachtige Compagniesmeubelen. En er is die sterke, snel-levende, zich uitbreidende moderne stad.

Voor haar uitbreiding hebben de burgers van Kaapstad, bekneld tussen de berg en de baai, een weg gekozen, die alleen jonge, sterke volken gaan. Zij zijn, daar zij met hun stad de berg niet verder op konden, er de zee mee in gegaan. Dat wil zeggen: men heeft een flink stuk baai, waar eens de golven spatten, bij het vasteland gevoegd. Dit nieuwe, op de zee veroverde land, heeft een oppervlakte, nog groter dan die van het gehele thans bestaande Kaapstad. Dáár, op dat zelf-gewonnen land, wordt Adderley Street doorgetrokken naar de zee, met grote kantoorgebouwen, hotels, winkels en warenhuizen. Een nieuw station, een nieuw stadhuis en vele andere nieuwe gebouwen zijn ontworpen.

Voortvarend en krachtig wordt aan dit alles gewerkt. Het voornaamste is bereikt: de nieuwe grond *is* op de zee veroverd en het terrein voor de nieuwe stad *ligt* te wachten. Zij wordt straks gebouwd in harmonie zowel met het bestaande Kaapstad als met die grandiose achtergrond, het amphitheater van bergen, dat deze moeder van alle Zuid-Afrikaanse steden zo onvergetelijk maakt. Men hoopt haar aan de modernste praktische eisen te laten voldoen en toch de gedachte te bewaren aan alles wat typisch Zuid-Afrikaans is. Men wil een stad van brede boulevards, wijde pleinen en nobele gebouwen en met grote, frisse, groene parken. Dat zal dan het nieuwe Kaapstad zijn.

Hoe gaarne zouden wij met U door deze poort dit Zuidelijkste land van het werelddeel verder binnengaan. Hoe gaarne zouden wij U Stellenbosch laten zien, na Kaapstad de oudste stad van Zuid-Afrika, waar alles nog herinnert aan die grote Nederlander, die een groot Zuid-Afrikaander werd: Simon van der Stel. Hem noemde men „de Bomenplanter", en nu nog staan daar de oude eiken, die hij enige eeuwen geleden plantte. Stellenbosch heeft ook zijn vermaarde Universiteit. Daar hebben zowel

De prachtige autoweg naar de uiterste Zuidpunt van het Afrikaanse werelddeel en naar de Kaap de Goede Hoop.

generaal Hertzog als maarschalk Smuts en Dr. Malan gestudeerd.

En hoe gaarne zouden wij U verder meevoeren het land in. Naar Kimberley, waar in 1866 de jonge Erasmus Jacobs op de boerderij van zijn vader de allereerste diamant vond. Toen er twee jaar later nòg een steen gevonden werd, die, als „Ster van Zuid-Afrika" in Parijs voor 300.000 gulden werd verkocht, werd dit de aanleiding Zuid-Afrika het voornaamste diamantwinnende land ter wereld te doen worden. Eerst haalde men diamanten uit wat thans de bezoeker als „Big Hole" getoond wordt, het grootste door mensen gemaakte open gat in de grond; thans reiken de diamantmijnen drieduizend zeshonderd voet in de grond. Drie grondleggers heeft Zuid-Afrika's diamantwinning: Alfred Beit, een Joodse jongen uit Hamburg die in Amsterdam iets van het vak leerde, Barney Barnato, zoon van een winkeliertje uit Whitechapel en Cecil Rhodes, de Engelse predikantszoon wiens dromen en daden hem tot een der grote bouwers van het Britse Rijk zouden maken. Kimberley is een heete, dorre, droge, stoffige stad. Maar ook nu de diamantwinning een rustige, koel-zakelijke en strakgeorganiseerde industrie geworden is, straalt er nog de romantiek van de eerste wilde jaren en van die drie sterke, onder-

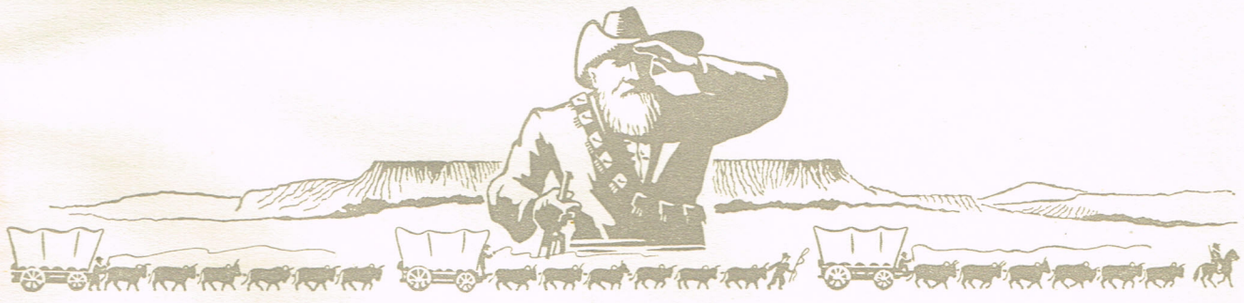
nemende en krachtige figuren: Beit, Rhodes en Barnato.

Naar Johannesburg zouden wij U willen brengen, de grootste, drukste, sterkstlevende stad van Afrika, die groeit en groeit, en naar Matoppos, bij Bulawayo, waar Rhodes in de grond rust, die hij liefhad, naar Bloemfontein, de poort van Basutoland, en naar Pretoria, de stad der rozen die, ofschoon te Kaapstad het parlement zetelt, de administratieve hoofdstad van de Unie is. Naar Pietermaritsburg, waar het bestuur van Natal zetelt. Want daar is het vermaarde Voortrekkers Museum en daar woont de herinnering aan die twee duizend Nederlandse boeren, wier „trek", van Kaapstad uit het binnenland in, terecht nog altijd de voornaamste gebeurtenis in Zuid-Afrika's historie wordt genoemd. En dan zult gij in dat museum staan, en gij zult denken aan die grote figuren van de jaren 1836, aan Piet Retief en Gerrit Maritz en Andries Pretorius en hun strijd met Dingaan; gij zult in gedachten die lange rijen huifkarren zien, die langzaam verder trokken in het onbekende land en gij zult denken aan die harde, stoere, vrome Boeren die, met hun vrouwen en kinderen en schamele have in hun karren, zo moedig voorttrokken om zich een nieuw vaderland te scheppen.

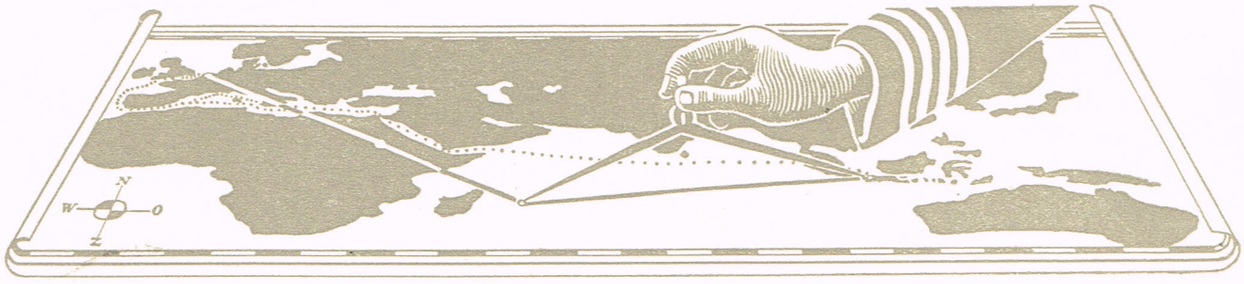
Dan zouden wij U nog éénmaal willen terugvoeren naar de hoofdstad van Transvaal. Daar zult gij, in Pretoria, dat kleine huis vinden waar Paul Kruger heeft gewoond. Thans is dat het Paul Kruger Museum. Gij vindt er het mes, waarmede hij zelf zijn duim afsneed, toen die na een geweer-explosie was gaan zweren. Zijn kleren zijn er, en zijn leunstoel, en de trekwagen die Kitchener naar Engeland voerde, maar die Londen teruggaf aan Pretoria, en zijn oude tabakspijpen zijn er en het aandoenlijke beeld van Van Wouw. Hoewel het hem niet gegeven was in zijn geliefd Transvaal de laatste rust te vinden, denkt gij in dat kleine huis in Pretoria aan die prachtige zin, die in 1904 in zijn ballingsoord Clarens geschreven werd. Daar, in Zwitserland, heeft hij toen teruggedacht aan zijn verre Zuid-Afrika en in zijn vermoeide geest ontsprong deze schier Bijbelsche gedachte:

„Neem het beste uit het verleden, en bouw er Uw toekomst op."

Dit woord van Paul Kruger past bij ons afscheid van Zuid-Afrika, dat ons lokt met zijn grootheid en zijn schoonheid, met zijn fier verleden en zijn sterke toekomst en met zijn herinnering aan die grote tijd, waarin het nog aan onze weg naar Indië lag. Thans gaan wij voort langs andere wegen. En naar een ander Indië.



Nieuwe wegen



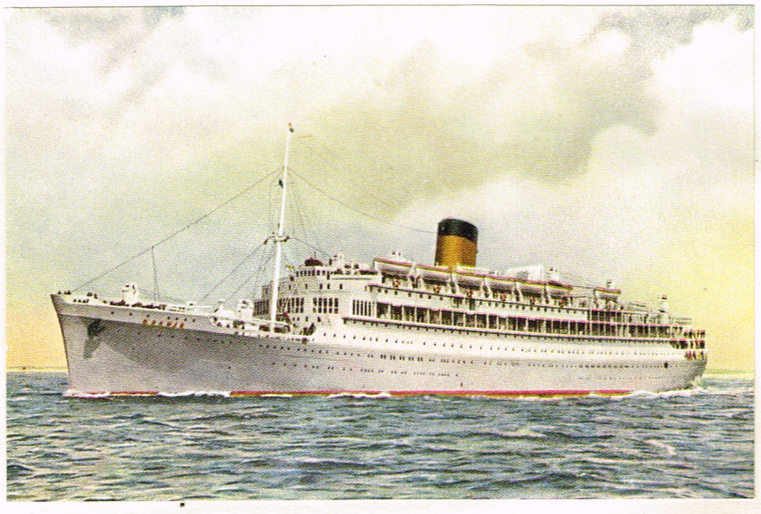
Als een magneet heeft dat Indië de zonen van het Nederlandse volk tot zich getrokken. Zij bleven maar naar die verre streken trekken, zoekend naar specerijen, handelend in lijnwaad, strevend naar gewin en dromend van avontuur. Daar waren op die zeilschepen, varende naar de Kaap, soms dagen als die waarvan in 1675 een Wurtemberger vertelde: „nog geen wind; er werden in zee neergelaten onze predikant, vier kinderen, vier barbiers en tien soldaten. Van 1 tot 4 April alles nog doodstil; het scheen of het schip uitsterven zou. In deze dagen werden over boord gezet een stuurman, twee timmerlieden, een sergeant en dertig soldaten en matrozen . . ."

Maar zij bleven varen, die oude Hollanders!

In de negentiende eeuw ging het al veiliger; Van Hoboken liet uit Rotterdam zijn goede schepen varen. Zij waren geriefelijk en snel en dat waren ook de zeilschepen, die Willem Ruys voor zijn „Rotterdamsche Lloyd" en die Gideon Jeremie Boissevain voor zijn „Nederland" lieten varen.

Wel volgden de Nederlanders snel, toen de in Baltimore uitgevonden clippers gingen varen — door Fop Smit gebouwde clippers, de „Noach's", voeren binnen tachtig dagen om de Kaap naar Indië! — maar met de stoomvaart kwamen wij toch achteraan. De aanleg van het „kanaal door de landengte van Suez" dwong echter tot het gebruik van stoomschepen en nadat de beide maatschappijen in de eerste jaren grote moeilijkheden overwonnen hadden, ging het in de tachtiger jaren beter. En sinds 1887 liep elke week een schip een Nederlandse haven uit, beurt om beurt van „Lloyd" en „Nederland", om over Marseille of over Genua en dan door het Suez Kanaal naar Indië te varen.

Sindsdien zijn nog grote moeilijkheden ondervonden én overwonnen; er was scherpe concurrentie van Engelsen en Fransen, later ook van de Duitsers. Maar de Nederlanders hebben zich gehandhaafd, niet tot maar tijdens en thans weder na de Tweede Wereldoorlog. En vandaag de dag leven nog vele Nederlanders, die hun eerste



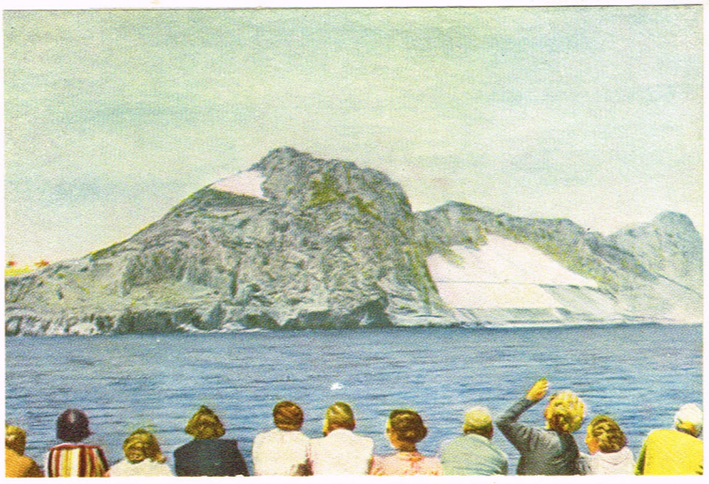
De „Oranje", een van de prachtige Nederlandse schepen, die de verbinding met Indonesië onderhouden.

Nederlands mailschip op een kruispunt van waterwegen — uit de Middellandsche Zee komen door de Straat van Gibraltar schepen op weg naar West-Europa, naar Noord-, Midden- en Zuid-Amerika en naar Afrika.

Indië-reis op de „Sindoro" of de „Goentoer", op de „Rembrandt", de „Vondel" of de „Grotius" hebben gemaakt. En thans vaart men dan, met groter snelheid, meer comfort en meer veiligheid op prachtige moderne schepen als de „Oranje" en de „Willem Ruys" — de nieuwe zeeweg in een nieuwe tijd.

Weer zocht men nieuwe wegen en zij werden gevonden door het luchtruim. Op 7 October 1919 werd de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij gesticht en deze K.L.M., de oudste luchtvaart-maatschappij ter wereld, zocht al zeer spoedig naar die verre horizon. Eerst Thomassen à Thuessink van der Hoop, in 1924, toen drie jaar later Geysendorfer en Scholte en in hetzelfde jaar 1927 Koppen en Frijns, dan in 1930 de eerste regelmatige dienst. Met zeventien sprongen vloog men in een dag of twaalf naar Indië. Eerst even over Stamboel, dan al spoedig over Athene en Kairo. In Europa landingen in Neurenberg en Boedapest; in Azië Bagdad, Bushire, Djask, Karachi, nòg vier plaatsen in India, dan Rangoon-Bangkok-Medan-Palembang-Batavia-Bandoeng.

Wij weten allen, hoe dat groeide. Naar wekelijkse vluchten, naar twee en drie maal in de week, tot in 1948 negen toestellen in elke week de luchtreis naar Indië ondernamen. En hoe de toestellen groeiden: eerst die oude getrouwe F-7's, dan de F-12, die met zijn drie 475-PK-motoren al wel 185 kilometer per uur vliegt, dan nog de F-18, die er nog 20 kilometer bijvoegt, zodat de

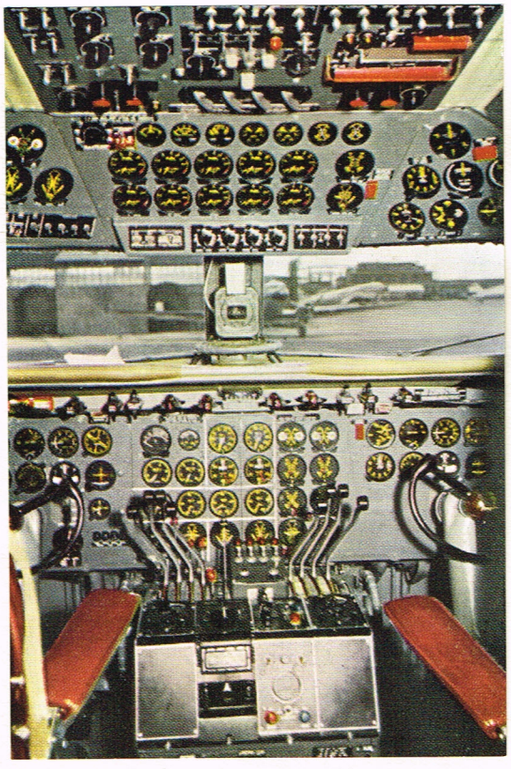


Grauw en stoer rijst de rots van Gibraltar op aan de westelijke toegangspoort tot de Middellandse Zee.

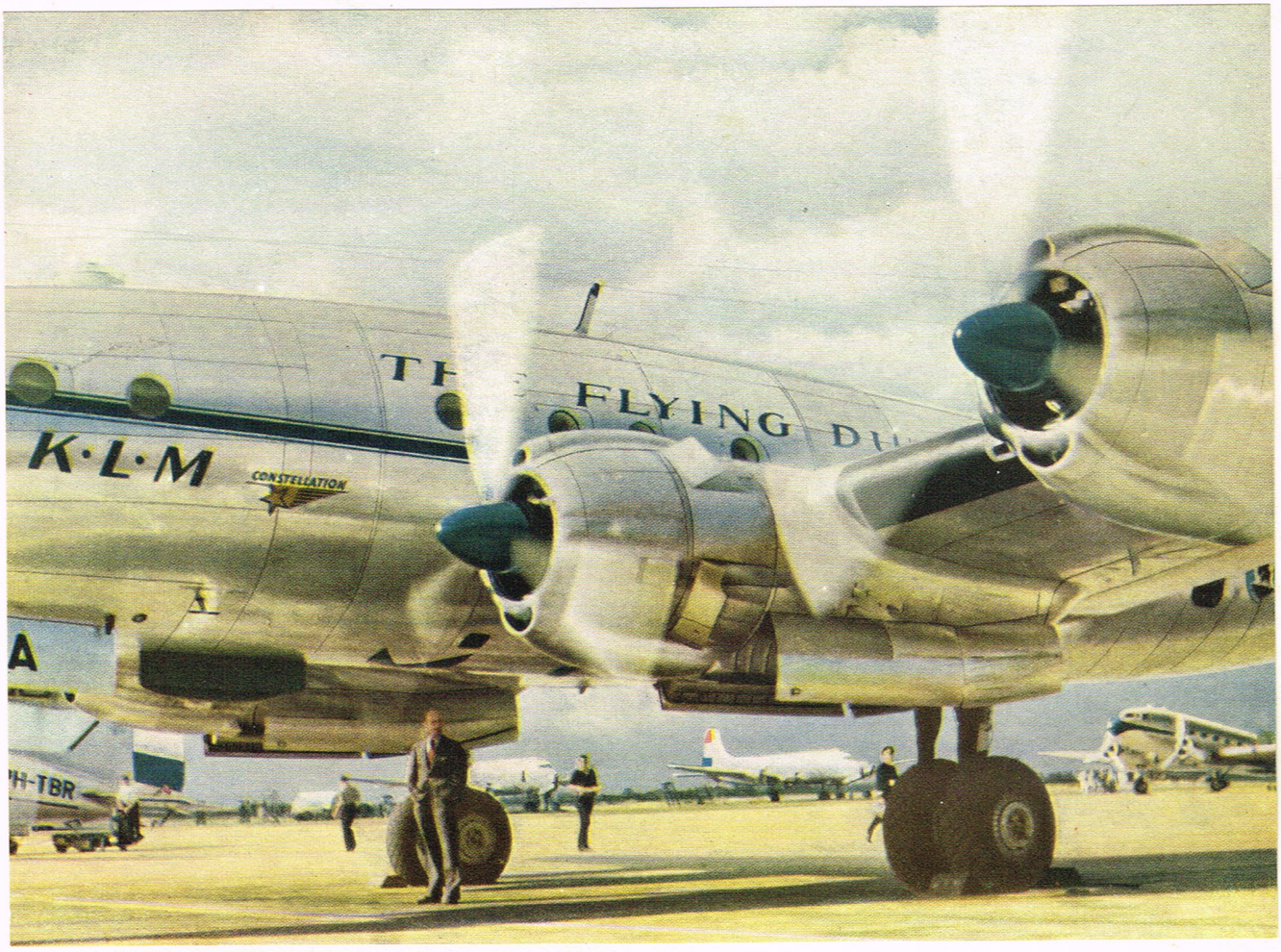
reisduur al slinkt tot tien en zelfs negen dagen. In 1935 de nieuwe sprong; Amerikaanse vliegtuigen, de Douglas DC-2, veel sneller, zodat de reis al in 5½ dag gemaakt wordt. Nòg twee jaar later. Wéér een sprong: alle post tussen Indië en Nederland wordt luchtpost en men vliegt drie maal per week met de Douglas DC-3. Dit prachtige toestel met zijn twee motoren van elk duizend paardekrachten zou jaren achtereen de glorie van de Indië-lijn worden. Snel, rustig, stabiel en betrouwbaar vlogen deze DC-3's, die als Dakota's in de wereldoorlog zo onschatbare diensten zouden bewijzen.

Denken wij terug aan onze Indië-reizen in deze vermaarde zilveren vogels, die U zo snel op drieduizend meter hoogte brachten, dan lijken die reizen tussen de jaren 1937 en 1940 alweer tot een ver verleden te behoren. Gij herinnert U die met een druk-op-de-knop verstelbare fauteuils, één donkerblauw koffertje er onder, één er voor; gij herinnert U die steward, die koffie bracht of thee of kranten; gij hoort weer het zachte zoemen der motoren en voelt de frisse lucht, die geruisloze ventilatoren in de mild-verwarmde cabine voerden. Gij bedenkt, hoe men door die 280 kilometer per uur toch telkens na drie, vier uur weer landen kon, hoe men dan op een vliegveld lunchte of theedronk — bij Ali pannekoekjes at in Djask en een Engelse tea gebruikte in het prachtige stationsgebouw van Basra — en hoe des avonds altijd de bus weer klaar stond om U naar een goed hotel te brengen.

Wel — ook dat is lang voorbij. Nu vliegen wij niet langer met die ranke DC-3's. Nu kennen wij de Skymasters, de Convairs en de Constellations. Nu rukken vier geweldige motoren ons gevaarte in één snelle vaart weg uit Europa, tot diep in Afrika. Nu staan daar die formidabele machines, die men nochtans zo huiselijk „Connie" noemt en gij neemt afscheid op Schiphol en



De stuurhut van een Douglas DC. 6. De linker zitplaats wordt ingenomen door de eerste bestuurder, de rechter door de tweede bestuurder. Daartussen een klapstoel voor de boordwerktuigkundige. Het hoofd-instrumentenbord, recht voor de bestuurder, bevat de vlieginstrumenten: standaanwijzers voor de benzine, temperatuurmeters, etc.. Het bord tegen het plafond bevat bedieningsknoppen, het driehoekige bordje rechts aanwijs- en bedieningsinstrumenten voor de drukcabine. Tussen de voorruiten een van de compassen. Tussen de bestuurderzetels ziet U tweemaal vier gasmanettes en het bedieningskastje voor de schroeven. In de kast bevindt zich de bediening voor de automatische piloot.



Vóór de reis met het grote K.L.M.-toestel begint, hebben de technische en de huishoudelijke diensten onmetelijk veel werk verricht. Benzine en olie, water en alles wat aan spijs en drank nodig is voor vijftig mensen, post en vrachtgoederen zijn ingeladen; ontelbare documenten zijn ingevuld; onbegrijpelijk veel weerberichten en technische gegevens zijn verzameld; de motoren en de gehele installatie zijn zorgvuldig gecontroleerd — en als de passagiers instappen om zich door ervaren piloten snel naar verdere werelddelen te laten brengen vermoeden zij weinig van de ontzaglijke arbeid, die reeds door honderden specialisten is verricht vóórdat de wielen de vaste grond verlaten hebben en het vliegtuig waarlijk vliegt.

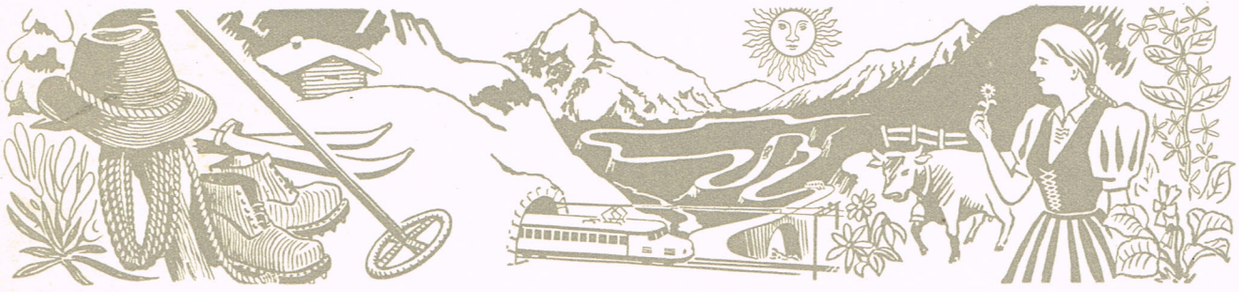
2½ dag later zijt gij geland bij Batavia.

Zelfs heeft het tijdelijk wegvallen van de mogelijkheid, in Pakistan, India, en Ceylon te landen, de K.L.M. niet teruggehouden. Haar mensen en machines vonden alweer een nieuwe weg: van Schiphol ineens naar Khartoem, van daar naar Mauritius en van dit, naar onze Prins Maurits genoemde eiland, in één geweldige sprong van 5500 kilometer over open zee naar Batavia.

Dat kan. Dat kan door de moderne techniek. Dat kan, doordat de „Connies" zulke vliegende wonderen zijn van compact vernuft en mechaniek, doordat de radio zo wonderbaarlijk is ontwikkeld, doordat de motoren zo betrouwbaar zijn geworden... Maar dat kan vooral, doordat de mannen van de K.L.M. in hoogste leiding èn in dagelijkse uitvoering zo energiek, zo bekwaam en zo volhardend zijn.

Langs de nieuwe wegen naar Indië, die wij nu samen zullen gaan, zullen wij soms de schepen weer ontmoeten — die blijven varen naar Oost-Indië. En wij zullen die Nederlandse schepen volgen èn de Nederlandse vliegtuigen langs hun nieuwe wegen over zee en door het luchtruim.

Over de Alpen



Als een muur van steen en ijs staan de Alpen, dwars door Europa. Groen van de bossen en weiden, bruin, blauw en zwart van de naakte rotsen, blinkend wit van de sneeuw. Elfhonderd kilometer lang is die muur. Van Savona tot Wenen. Staatkundig verdeeld over vele landen — Frankrijk, Zwitserland, Italië, Duitsland, Oostenrijk, Joego-Slavië —, natuurkundig in drie hoogten, de Voor-Alpen klimmend tot de boomgrens op 1800 meter, de Midden-Alpen tot de sneeuwgrens op 2700 meter en de Hoog-Alpen daar boven bedekt met eeuwige sneeuw en gletschers, vormen die Alpen een eigen afgesloten wereld.

Welk een prachtige en onvergetelijke wereld! De vriendelijke dalen met hun beken en rivieren. De blinkend-blauwe meren, van het grote Lac Léman tot het kleine, negenhonderd meter hoog gelegen Witte Meer. De bossen en de stille Alpenweiden. De ontelbare bergen — laag en bescheiden, bomen dragend tot de top, hoog en ongenaakbaar, eeuwig in de stalen greep van het ijs gevangen, de reuzen boven de vierduizend meter: de Mont Blanc in Savoye, de Dufourspitze, de Weiszhorn, de Matterhorn en de Grand Combin in de Penninische Alpen, de Jungfrau en de Aletschhorn in de Berner Alpen, de Piz Bernina in de Rhaetische en de Gran Paradiso in de Grajische Alpen. Geweldenaars alle, met steile wanden die de beklimmer tarten, met de majesteit der trage gletschers, met het geweld van sneeuwstorm en het dodelijk gevaar van de lawines.

De Alpen hebben hun eigen dieren: de bergvink en de lammergier, de apollovlinder en de bruine kikvors, de mormeldieren en natuurlijk de gems. Maar hoger dan de stoutmoedigste gemzen leeft de woelmuis, die het brengt tot 3500 meter hoogte. Die woelmuis verwerft daarmee de glorie, van alle zoogdieren in Europa op de grootste hoogte te leven.

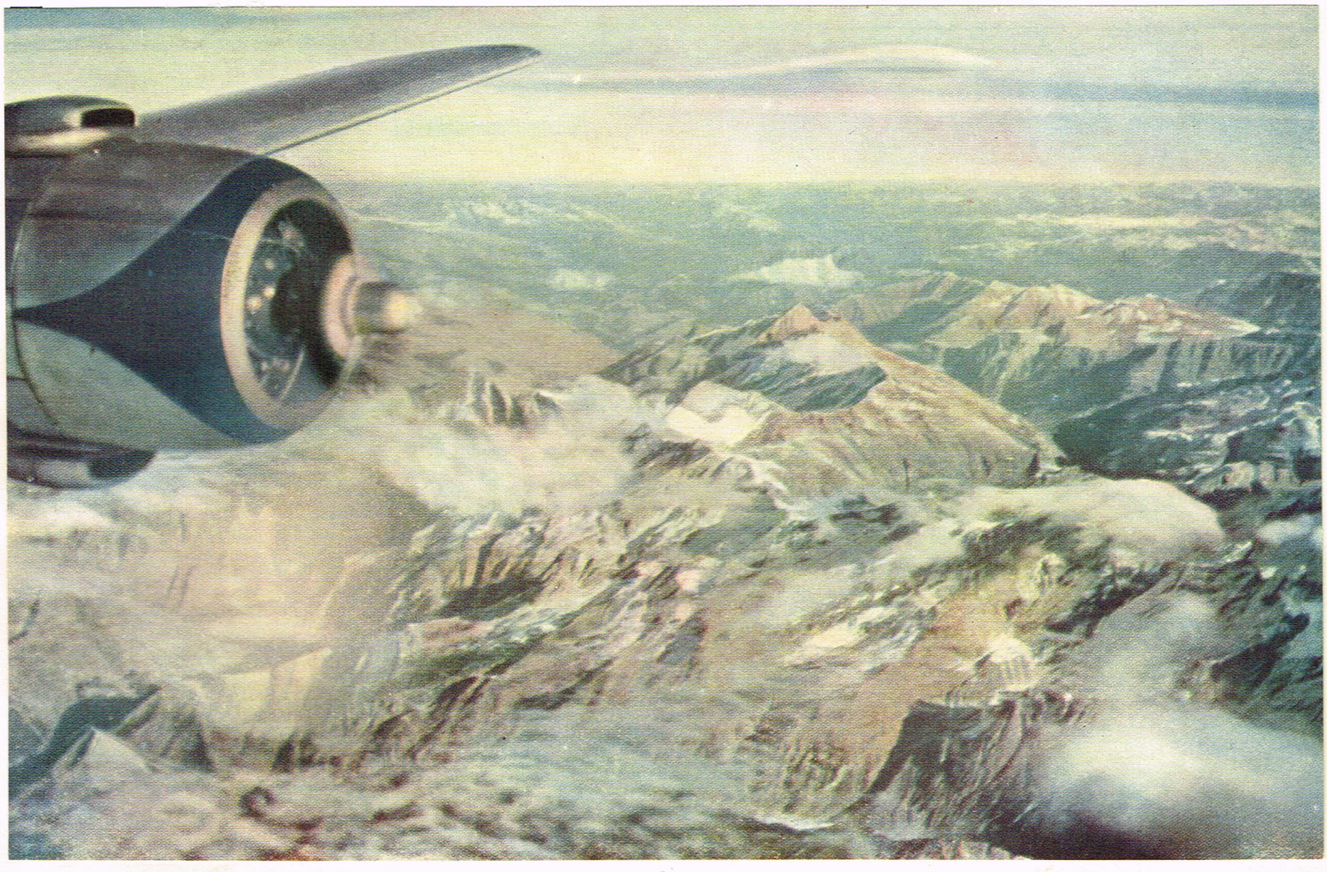
De Alpen hebben ook hun eigen plantengroei. Boven de beuken en de berken reiken de dennen en de sparren, tot boven de boomgrens komen de dwergbomen die, met hun wortels zich klemmend in de rotsen en met de lage stammen langs de grond gebogen, het kromhout vormen. Nog hoger klimt het struikgewas, waartoe de Alpenrozen behoren, de struikhei, de spalierstruikjes, de gletscherwilgjes en onze eigen bosbes. Even hoog bloeien de bloemen. De dappere Alpenbloemen, die met hun fleurige pracht zo moedig bij de sneeuwgrens durven bloeien. Niemand, die op zijn bergtochten die bloemen vond, zal ze ooit vergeten: het rood van de Alpenklaver en de Alpenanjelier, het paars van het Alpenviooltje, dat wij in onze vlakten veredeld als cyclamen kennen, het geel van de aurikels, het paars van de Alpenaster, het wit-met-geel van de Edelweis, het blauw van

de Alpenvergeetmijniet, van de Rots-ereprijs en bovenal van die schoonste aller Alpenbloemen: de prachtige donkerblauwe Gentiaan.

En natuurlijk hebben de Alpen ook hun eigen mensen. Om het even of het Fransen zijn of Zwitsers, Oostenrijkers dan wel Italianen hebben de bergen op deze mensen een onuitwisbaar stempel gedrukt, vooral als zij buiten in de dorpen leven. De majesteit der bergen heeft hen wat stiller en wat zwijgzamer gemaakt, ook wanneer zij uit de Sennhutten terug zijn in de bewoonde wereld. Er is in vele mensen, die gij in het bergland tegenkomt, iets van terughouding en waakzaamheid. Het is of zij zich, ook als de zon schijnt op de frisgroene Alpenweide, als de bergbeek vriendelijk ruist en als de bladeren der bergstruiken vrolijk ritselen, toch altijd herinneren hoe hard en gevaarlijk de natuur in hun bergland zijn kan. Hoe diezelfde kleine bergbeek een wilde stortvloed van alles vernielend water kan brengen. Hoe langs diezelfde zonnige hellingen het geweld der lawines kan dreunen. Hoe de grauwe nevelen kunnen optrekken uit de dalen, hoe ijzige wolken de bergen kunnen omhullen en hoe de sneeuwjacht wit en genadeloos kan woeden. Zo hebben de Alpen zelf hun bewoners gekenmerkt en gevormd.

Altijd, reeds sinds de vroegste oudheid, hebben de volken van het Noorden en die van het Zuiden wegen door en over de Alpen gezocht, om elkander te bereiken. Wie zal ooit weten, welke mens het eerst tussen de bergen door zijn weg vond? Wie zal zeggen, of het een Zuiderling was, die een pad zocht naar het grijze, koude Noorden, dan wel een Noorderling, die door de

Wie zou de koude pracht kunnen beschrijven, die men kan gadeslaan als de witte wolken even wijken en de reiziger in stille eerbied neerziet op de Alpen? Wie zou zich vermeten de indrukwekkende schoonheid te schilderen, de majesteit van sneeuwvelden en gletschers, rotswanden en hoge toppen?



warmte en de blauwe Zuiderhemel werd gelokt? Men weet alleen, dat al in 388 vóór Christus, Bellovesus met zijn leger Galliërs over de Mont Genèvre trok. Men weet dat Bojers en Lingonen over de grote Sint Bernard trokken en Hannibal waarschijnlijk weer over de Mont Genèvre. De Duitse keizers echter trokken op hun tochten naar Italië vrijwel altijd over de Brenner.

Dat trekken ging te voet. Soms nam men wagens mede, die uit elkaar genomen en door lastdieren vervoerd werden. Nog tot vlak voor de negentiende eeuw kon men alleen de Brenner en de Col di Tenta met wagens berijden. Napoleon liet een grote bergweg bouwen: de weg over de Simplon, waaraan men van 1800 tot 1806 gewerkt heeft. Het was ook Napoleon die de weg over de Mont Genèvre liet aanleggen en alweer Napoleon, die de grote weg over de Mont Cenis liet maken, waar men zeven jaar aan werkte, voor hij in 1810 voltooid werd.

Daar zijn in de eerste helft der negentiende eeuw nog vele Alpenwegen op gevolgd en daarna begon men aan de spoorwegen. Thans zijn er vele, die de Alpen doorsnijden. Tussen Frankrijk en Italië loopt de spoorlijn van de Mont Cenis. Tussen Zwitserland en Italië allereerst de Simplon-spoorweg, die door de langste tunnel ter wereld voert: twintig kilometer lang onder de aarde. Eveneens in Zwitserland begint de Gotthard-spoorweg, met een hoofdtunnel van vijftien kilometer lang, terwijl tunnels en galerijen over de hele lengte van de lijn wel meer dan veertig kilometer lang zijn. Die Gotthard-spoorweg kwam al in 1882 tot stand. Nog ouder is de Brennerlijn — 1867 —, terwijl reeds in 1853 de vermaarde Semmering-spoorweg voltooid werd, die Wenen met Triëst verbindt. Voor de verbinding tussen West en Oost zorgt nog de Arlberg-spoorweg, terwijl men in het Oosten nog de Pontebba- en de Tauernlijn vindt.

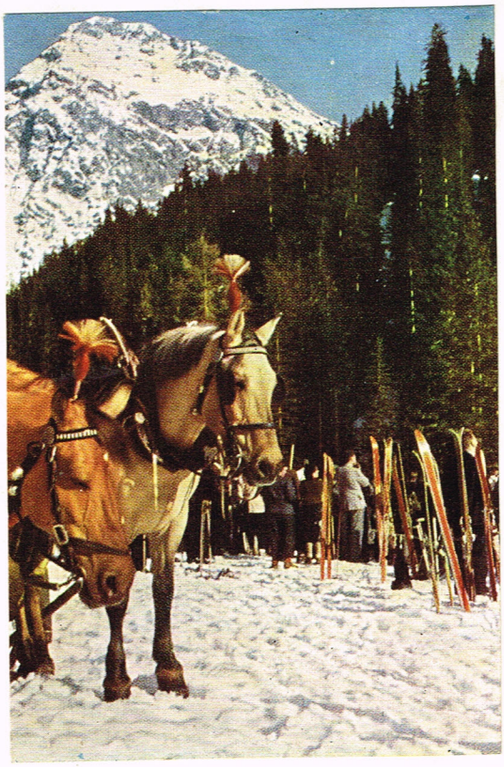
Zo voeren dan thans snelle en geriefelijke treinen door het Alpen-bergland. Veelal electrisch voortgedreven stijgen zij omhoog, de bergwand der rivierdalen volgend en als de berg zelf steil en ongenaakbaar op hun pad staat duiken zij in de grond en

Hieraan denkt de reiziger: aan het met zware sneeuw beladen dak van een berghut, waar men aankomt na een zware tocht en gloeiwijn drinkt bij het koesterende vuur.

komen aan de andere kant te voorschijn. Tevens zijn de gewone wegen zo-zeer verbeterd, dat men met elke gewone auto langs goedgebaande autowegen de Alpen kan overtrekken, rustig voortglijdend langs een route waar wellicht eens Hannibal zijn mensen en zijn beesten in koude en honger en ontberingen voort moest drijven.

Onze twintigste eeuw bracht boven het bergpad, boven spoorwegen en tunnels en boven de scherpgebaande autowegen de nieuwste weg over de Alpen. De weg door de lucht. Het is ook hier, dat wij onze luchtweg laten beginnen, al voert de route naar Indië lang niet altijd over de Alpen.

De eerste tijd was dat vliegen over de Alpen niet zo eenvoudig. De F-7 kon door zijn zes-cylinder Rolls Royce motor, die op volle toeren 400 PK ontwikkelde, niet hoger worden opgetrokken dan tot 2500 meter. Dat maakte de Alpen tot een formidabele barrière. Dat maakte, dat de piloot



En ook hieraan: aan de rustige gang der paarden voor de arreslee, aan het knisteren van de sneeuw, aan het rinkelen der bellen en aan de stille schoonheid van bos en bergen.

bezorgd moest zijn voor wind en wolken en dat hij zich voorzichtig een weg moest zoeken over de laagste bergpassen. Van der Hoop bijvoorbeeld moest op de allereerste Indië-vlucht bij het overvliegen van de Taurus door de Cilicische Poort. Dit klinkt eenvoudig — maar wie zich indenkt, welke spanning het geeft met een klein toestel te vliegen tussen steile bergwanden, door passen waar telkens onverwachte windstoten de vliegenier kunnen verrassen en waar altijd het gevaar dreigt, dat wolken hem het uitzicht zullen ontnemen, die kan zich voorstellen met welk een opluchting en verlichting de aviateurs van vijf-en-twintig jaar geleden de Alpen achter zich lieten.

Vandaag de dag is dat anders. Zonder spanning, maar ook zonder gevaar.

Want vandaag de dag trekt Uw piloot zijn toestel, om het even of het een Skymaster, een Convair of een Lockheed Constellation is, meteen omhoog tot 5000 meter. Daar blijft hij. Daar volgt het toestel zijn lijnrechte weg. Over berg en dal. Over wouden en rivieren. Over gletschers en ravijnen, sneeuwvelden en weiden en over de allerhoogste toppen. Soms ziet de luchtreiziger dan uit zijn serene hoogte neer op het berglandschap, waarvan weliswaar veel relief verloren gaat, maar dat toch onvergelijk schoon is. Maar dikwijls ziet hij van dit alles niets. Niets dan een wollig wolkendek. Wit en blinkend door de zon beschenen, dat het hel-witte licht de reiziger in de cabine schier verblindt. Misschien sneeuwt het daar beneden, misschien valt daar hagel of regen. Misschien liggen de steden en de dorpen in een grauwe mist. Maar gij ziet het niet. Gij vliegt maar voort in Uw behaaglijk verwarmde toestel, gij luistert maar naar het regelmatig gonzen van vier geweldige motoren en gij vervolgt Uw weg.

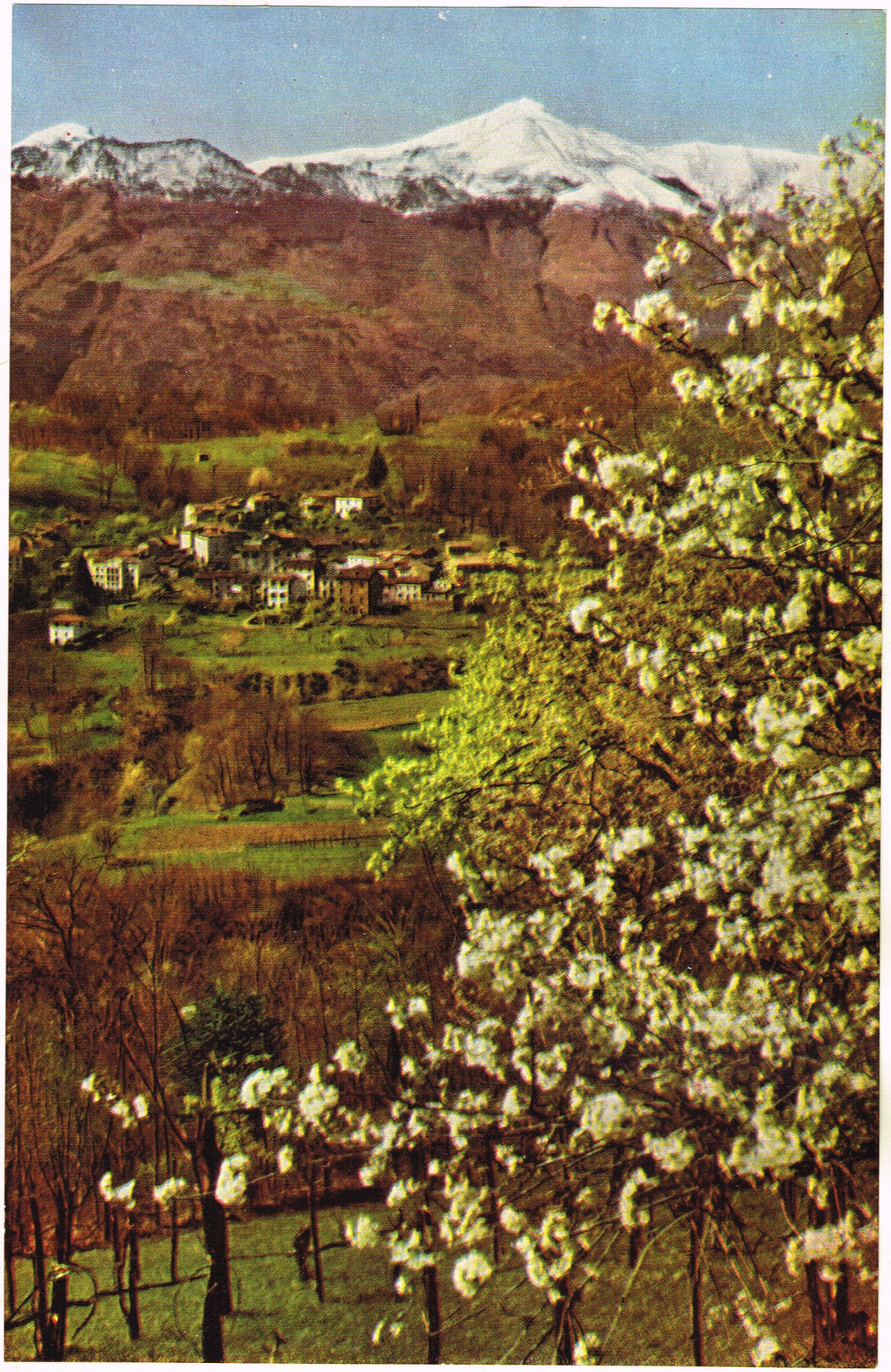
Uw weg naar het Zuiden. Uw luchtweg, vijfduizend veilige meters hoog. Hoog, boven de hoogste Alpen. Sereen en rustig.

Welk een veranderingen in één eeuw! Toen waren zelfs de gewone wegen over de Alpen nog vrij nieuw. Toen werkte men pas aan de allereerste Alpenspoorweg. Toen reed men nog in postkoetsen door de Alpenpassen.

En welke veranderingen in een kwarteeuw. Toen, vijf-en-twintig jaar geleden, zochten de kleine toestellen van linnen en stalen buizen hun gevaarlijke weg langs bergwanden en gletschers. Thans vliegen de moderne luchtgevaarten hoog boven de allerhoogste toppen.

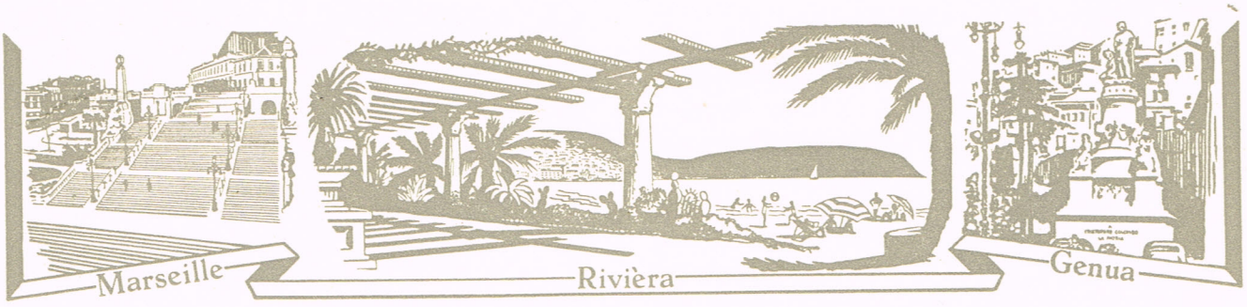
Wellicht is de tijd niet ver meer, waarin men nòg hoger vliegen zal: op de achtduizend meter, waarvan de vliegmensen dromen. Die achtduizend meter hoogte, welke natuurlijk door velerlei speciale vliegtuigen sinds lang bereikt is, maar die men zoekt als hoogte voor het gewone luchtverkeer. Een hoogte die de reiziger pijlsnel en rustig vliegen laat, onbereikbaar voor de zwaarste stormen . . .

Daar denkt men aan, als men — toch al tevreden met de veilige vijfduizend — thans over de Alpen vliegt. En als men dan de vlakten aan den einder ziet verschijnen, de zonnige vlakten van de landen aan de Middellandse Zee.



Dit bedenkt de reiziger: hoe het te Sonuico bij Lugano in de tuin van zijn hotel in Maart reeds vol-op lente is, met primula's en palmen en violen en hoe daar op de achtergrond, hoog in de bergen, nog de winter heerst.

Genua „*La Superba*"



Het vliegtuig, dat soms over de Alpen vliegt, doet op zijn eenzame vlucht natuurlijk Genua niet aan. Wij echter, op onze reis van verbeelding en herinnering, mogen een ogenblik in Genua verblijven, dat voor de Indië-reizigers der Maatschappij „Nederland" een even vertrouwde pleisterplaats placht te zijn als Marseille voor die van de „Rotterdamsche Lloyd".

Er was een tijd, waarin de Nederlandse schepen met de regelmaat van de klok naar Insulinde voeren. En met dezelfde regelmaat vertrokken de boottreinen. De ene week die van de Lloyd naar Marseille; de andere week die van de Nederland naar Genua. Dat was een prachtige instelling, zo'n boottrein! Gevormd uit prachtige D-wagens, toegerust met voortreffelijke slaap- en restauratierijtuigen, voorzien van kundig en gespecialiseerd personeel, gleed zo'n speciale trein rechtstreeks van Holland naar de verre havenstad. Over grenzen, door geen douane gehinderd, zonder passen- en deviezencontrôle, werden de passagiers na het afscheid op het Nederlandse perron vrijwel langszij het wachtende schip in Marseille of in Genua gebracht.

Wel — de oorlog heeft ook dat alles verstoord.

De oorlog joeg die mailtreinen uit elkaar; en onze prachtige Nederlandse Indiëschepen kregen, voorzover zij niet, zoals de „Baloeran", reeds dadelijk verloren gingen, een harde oorlogstaak. Bij het brengen van de offers der Nederlandse koopvaardij en in de oorlogsbijdrage onzer Nederlandse scheepvaart stonden onze Indiëlijnen niet achter. Vele schepen gingen verloren tijdens het transport van oorlogsmateriaal en troepen; en vele mannen, met de Indiëvaart vertrouwd, offerden hun leven.

Wij weten allen, hoe Nederlands scheepvaart en Nederlands Luchtvaart zich hebben hersteld. Moeizaam eerst, voortvarend later. Telkens waren er weer nieuwe moeilijkheden en telkens zijn zij overwonnen. Telkens moesten afvaarten veranderd, dienstregelingen gewijzigd, reisroutes omgelegd worden. Men kan zich nauwelijks voorstellen, hoe duizendvoudig de zorgen en problemen waren, waar de directies onzer scheep- en luchtvaart-maatschappijen in 1945 voor waren gesteld. Te weinig materiaal — de gedecimeerde vloten moesten nog, gehavend en onherkenbaar, in krijgsdienst blijven varen. En niets was er meer over van die soepele onhoorbaar werkende, duizenden passagiers geriefelijk vervoerende organisaties.

Wij mogen — in al onze nationale bescheidenheid — zowel het herstel der Nederlandse scheepvaart op het Oosten als de ontwikkeling van onze luchtvaart gerust

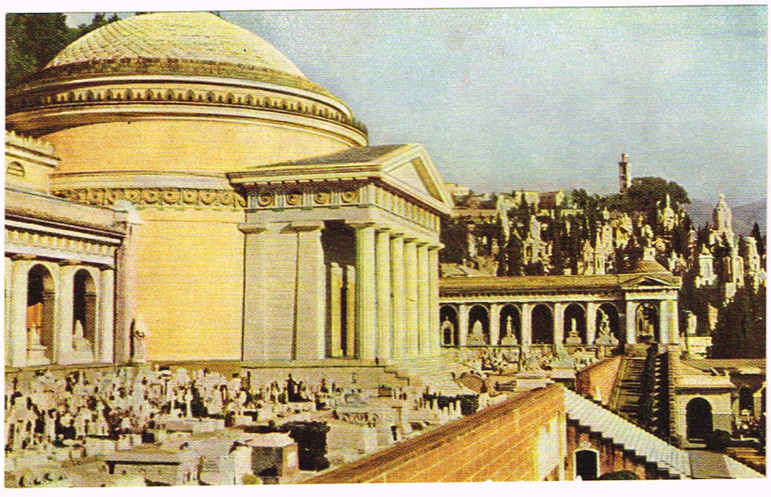
een wonder noemen. Een prachtige prestatie, waar allen, die er aan medewerkten — van de eenvoudigste matroos, kantoorbediende of motorman tot het hoogstgeplaatste directielid — trots op mogen zijn.

En als wij dan zien, hoe uit de grillige en willekeurige vaarten en vluchten van 1945 en 1946 een paar jaar later alweder een vaste dienstregeling voor de schepen èn de vliegtuigen gegroeid was, als wij zien hoe regelmatig alweer de Nederlandse schepen wegvaren uit Amsterdam en Rotterdam, hoe voor onze luchtverbinding met Indië moedig en voortvarend een tijdelijke nieuwe weg gebaand werd, met drie vervaarlijke sprongen over werelddelen en oceanen inéén naar Indië — Khartoem! Mauritius! Batavia! —, als wij bedenken hoe in het voorjaar van 1949 zowaar alweer de eerste boottrein reed, dan voelen wij ons opgewekt. Want een land, waar zulke prestaties volbracht worden, behoeft ook in de wilde wereld dezer dagen voor zijn toekomst niet bevreesd te zijn.

Goed, dit alles staan wij te bedenken als wij op die kade in Genua kijken naar ons Nederlandse schip. Ook denken wij, dat het wel onaardig is, dat wij nu alleen van Genua iets vertellen. Onaardig, omdat de grootste havenstad van Frankrijk met onze Indiëvaarten, evenzeer verbonden is als die van Italië.

Daar wij toch in onze verbeelding reizen, vlechten wij derhalve hier één korte passage in over Marseille, waar de Lloyd-reizigers aankomen en vertrekken, om dan weer schielijk terug te keren naar dit Genua, de havenstad van de Maatschappij Nederland.

Wanneer men Marseille bezoekt, gaat men natuurlijk langs de Cannebière wandelen. Maar als men er de tijd voor heeft is het verstandig, het daarbij niet te laten. Men moet natuurlijk ook de Basilique de Notre-Dame-de-la-Garde zien, die niet alleen zelf een onvolprezen schoonheid heeft, maar die ook een onvergetelijk uitzicht biedt, vanwaar men de ganse pracht van deze oude Middellandse Zee-wereld voor zich ziet uitgespreid. Men kan ook naar een museum gaan. Het is vreemd. hoe de Nederlander in een Italiaanse stad vrijwel automatisch de musea bezoekt, maar in Marseille dikwijls niet op die gedachte komt. Toch zijn er verscheidene. Het bekendste is het Musée Grobet-Labadié, maar men vindt ook veel te bewonderen in het Musée des Beaux Arts en in het Musée Cantini. Voor ons, die uit het Oosten komen of er naar toe gaan, is natuurlijk het Musée des Colonies belangrijk. Er zijn, in Frankrijk zelf en elders, mooier en volledíger verzamelingen; maar er ligt iets zeer boeiends in het ietwat rommelige, wat willekeurig gekozen en wat slordig gerangschikte Afrikaanse en Orientaalse geheel, dat men in dit Marseillaanse museum aantreft. Zo gij nóg meer tijd hebt — maar mis Uw boot



De traditie wil, dat men in Genua het beroemde Campo Santo bezoekt, het kerkhof met graven als tempels en beelden en monumenten.

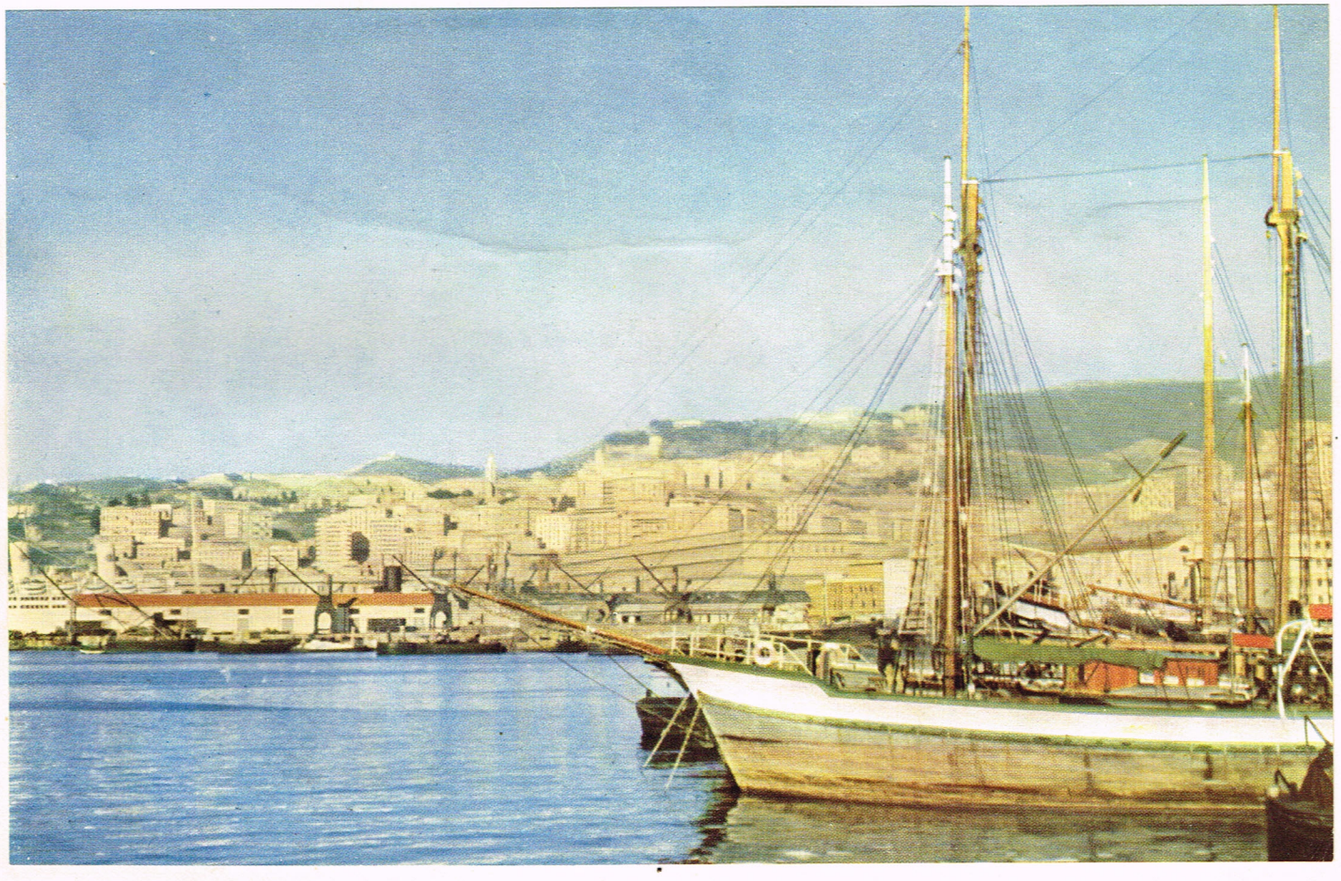
niet! — moet ge de grot van Ste-Baume bezoeken en St. Pillon met alweer dat fantastisch mooie uitzicht.

Nu moeten wij opschieten om weer op tijd in Genua te zijn. Het is, ondanks veel oorlogsschade, een prachtige stad. Zij heeft de grootste haven van alle steden aan de Middellandse Zee en die „Porto" hadden reeds de Liguriërs, die vierhonderd jaar voor Christus' geboorte reeds met hun snelle schepen een levendige handel dreven met Grieken, Etrusken en Kelten. Vier-en-twintig eeuwen geleden waren de Genoezen reeds zeevaarders en handelaars. Zij zijn het gebleven tot op deze dag. Zij hebben hun handelsstad moeten verdedigen tegen Saracenen en Fransen, tegen de burgers van Pisa en andere Italiaanse steden, waarvan alleen Venetië het enige eeuwen lang heeft overvleugeld.

Maar hoewel de Genoezen ook onderling onophoudelijk twistten — de Welphen en Ghibellijnen! — bleef hun handel behouden. Zij stichtten vestigingen in gans Klein-Azië, zelfs in Pera tegenover Constantinopel en in hun beroemde stad brachten haar zeevaarders uit vele landen kunstschatten mee.

Wat weinigen weten: Genua heeft méér paleizen dan enige andere stad van Italië. De Genoese bouwmeesters hebben, reeds lang voor Michelangelo's leerling Alessie van Perugia zijn prachtige evenwichtige bouwwerken schiep, het geheim gevonden om hun bouwstijl aan te passen aan Genua's steile heuvellandschap. Zo komt het dat, als gij uit zee de stad nadert, zij als het ware van de kust omhoog schijnt te rijzen, tot één geheel harmonisch verbonden.

In Genua's prachtige haven, die ook in de modernste tijden nog romantisch blijft, vindt men de oude twee-masters en schoeners, die gelijk alle zeilschepen sinds vijf-en-twintig eeuwen hun lange vaarten door de Middellandse Zee maken, naast de geweldige mailschepen, die varen op Noord- en Zuid-Amerika.



Dit Genua is de geboorteplaats van niemand minder dan Columbus.

Waarlijk, zo het U ooit mogelijk is, moogt ge niet op de al te traditionele wijze van de Indië-reiziger des avonds in Genua aankomen om des morgens met de boot te vertrekken, of andersom. Vooral op de terugreis naar Nederland is het wel mogelijk, er enige dagen te verblijven. Gij zult die dagen nooit vergeten. Alleen reeds niet, omdat vlakbij Genua de Italiaanse Riviera begint — in een half uur zijt ge al in Nervi en eigenlijk is in Genua zelf het Lido d'Albarro met zijn restaurants in de rotsen en zijn warme strand al Riviera genoeg. En ook niet alleen om de paleizen, de kathedraal en de musea. En ook niet slechts, omdat reeds in Februari vlakbij de blauwe Middellandse Zee, de viooltjes en de primula's bloeien. Maar om dat alles samen. En omdat dit wonderlijke Genua alles tegelijk is: een lustoord met zijn zonnige stranden vlakbij, een juweel van kunstschatten, monumenten en schilderijen en onvergetelijk-schone bouwwerken, doch ook een driftig-levende haven en een hardwerkende industriestad.

Gij zult natuurlijk, als ge in de vermaarde Via Venti Settembre zijt uitgekeken naar de drukte en de rijkgevulde etalages, naar het Campo-Santo gaan. Maar schoner indrukken dan op dit vermaarde kerkhof zult ge elders opdoen. Natuurschoon: als ge de prachtige weg volgt, die Conconvallazione a Monte heet, waar gij op stad en zee en bergen uitzichten hebt, die ge nimmer zult vergeten. Architecturaal schoon: het Palazzo Balbi Senarega, de kathedraal van San Lorenzo, het Palazzo di San Giorgio, het Palazzo Bianco en het Palazzo Rosso en de vele andere paleizen, waarvan er zeker twaalf staan aan de Via Garibaldi. En de kunstschatten: Dürer, Rubens, Van Dijck, Jan Steen, Teniers, Velasquez, Murillo en dan natuurlijk de Genoezen zelf: Cambiaso, Paggi, Castiglione en Barnardo Strozzi, die men de bijnaam Il Prete Genovese gaf.

Het mooiste voor ons in heel Genua ligt stil en besloten in het oudste deel van de stad. Men komt er door die Via Orefici, waar de goud- en zilversmeden wonen. Daar is dan een heel klein pleintje, dat Piazza delle Vigne heet en daar staat een kleine oude basiliek, Santa Maria delle Vigne geheten. Gij zult er geen beroemde kunstschatten vinden; noch de kerk met zijn toren uit de dertiende eeuw, noch het half-verwoeste klooster uit de elfde eeuw heeft ooit één sterretje in een Baedeker verworven. Het is zo maar een stil pleintje. Zonder vermaardheid en zonder verdienste. Maar het is of de tijd hier stilstond. Uit dat steegje komt een loopjongen. Er had evengoed een geharnaste ridder of een gesluierde jonkvrouw, of een middeleeuwse priester uit kunnen komen. Zo stil is dat pleintje met die oude kerk. De zon schijnt op de grijze stenen. Een duif zit op een verweerd kanteel. Dat is, voor ons, de schoonste plek in Genua. En als gij er maar lang genoeg blijft, zult ge in deze wonderlijke stad tientallen van zulke plaatsen vinden. Alle tezamen maken zij Uw dagen in Genua onvergetelijk.

En wie zou, als hij daarna aan boord van zijn moderne motorschip de haven van Genua verlaat, waar het laatste jaar voor de oorlog meer dan tienduizend schepen in- en uitvoeren, niet over de verschansing terugzien naar die stad, die daar zo trots en glorieus schijnt omhoog te stijgen uit de zee? En wie zou, zelf Indiëvaarder, niet denken aan de zeelieden van het Genua der oudheid, die reeds voor onze jaartelling begon, hun schepen zo moedig stuurden naar verre havens in Afrika en Klein-Azië, gelijk de in Genua geboren Columbus voor Spanje uitvoer om de Nieuwe Wereld te ontdekken?

Het oude ROME

COLOSSEUM · CAESAR · TRAJANUSZUIL · POMPEÏ · LORENZO DE MEDICI · ST. PIETERSKERK · SCHEVE TOREN VAN PISA · EILAND CAPRI

Wel, wij zijn dan weer terug op de luchtweg. Niet, dat de K.L.M. op de Indië-route Rome nog aandoet; zoals vóór de oorlog. Met de moderne vliegtuigen maakt men daartoe veel te grote sprongen. Maar welaan, een enkele maal kàn het toch gebeuren. Wij blijven er dan niet lang en zo maken wij een kort verhaal: Rome zien in twee dagen. Wanneer onze lezers en onze lezeressen, oud en jong, dan eens het geluk hebben Rome te bezoeken, komt dat te pas — en bij een langer verblijf dan twee dagen weet men althans, waarmee te beginnen.

Rome is niet alleen voor een deel der mensheid een geestelijke hoofdstad, het is daarenboven de bakermat, de bron, de oorsprong van veel dier geestelijke goederen, die wij tezamen onze Westerse beschaving noemen.

Daarom doet men, Rome bezoekend, goed met het begin te beginnen.

Dat begin is het Forum en wanneer gij Uw eerste ochtend in Rome aanvangt met het Forum Romanum te bezoeken, dan zijt ge begonnen met het hart van het oude Rome, dat eens het hart der wereld was.

Daar ziet gij uit de ruïnen dit indrukwekkende geheel voor U groeien en dan kan het zijn, dat in Uw verbeelding de witte zuilen fier omhoogrijzen, blank en sierlijk tegen de staalblauwe Italiaanse hemel. Gij ziet de tempel van Saturnus en die van Vespasianus, de tempels van Faustina, van Romulus en Castor, de dubbele tempel van Venus en Roma, de triomfpoort van Titus en de drie kolossale bogen van de Basiliek van Constantijn. Er is het Atrium Vestae, het klooster der Vestaalse priesteressen — welhaast zeventig meter lang en vijf-entwintig breed en ge kunt U voorstellen hoe de Vestaalse maagden leefden tussen die zuilengalerijen van groen en bruingeaderd marmer en hoe zij schreden naar de cisternen, waar het regenwater opgevangen werd. Want al had Rome in de oudheid een voortreffelijke waterleiding, de priesteressen moesten water drinken, dat rechtstreeks uit de hemel viel.

Wie dit Forum gezien heeft, zag in dat hart van het oude Rome tegelijk het hart van elke hedendaagse stad. Want ongetwijfeld hebben daar, lang vóór onze jaartelling begon, op dat Forum de Romeinen gewandeld, pratend en gesticulerend, juist zoals zij vandaag de dag nog wandelen en praten op de Piazza van elke stad in heel Italië.

Natuurlijk gaan wij, dezelfde morgen, van het Forum naar de Palatino, die voornaamste van Rome's zeven heuvelen. Want hier woonde Cicero, hier werd Augustus geboren, hier stonden de paleizen van Tiberius, Caligula, Septimius Severus en

Nero. Hier stijgt opnieuw de praal van het oude Rome voor U op. Keizerstijd en Republiek, caesaren en volkstribunen, senatoren en soldaten. Hier kijkt men uit het oude Rome neer op het nieuwe, hier ziet men van de Belvedère gans dat wereldrijk weer voor zich, dat Romeinse Rijk waarvan de legioenen uittrokken naar zo vele landen, waaronder het onze. Hier vindt men de restanten van het Circus Maximus en ge bedenkt, dat de wereld nimmer zo een „circus", maar zelfs niet zo een „stadion" ooit meer gebouwd heeft. Want de schattingen van het aantal toeschouwers, dat plaatsvond in het Circus Maximus, liggen tussen de 150.000 en de 200.000 en dat moet voor degenen, die bij Holland-België in een Nederlands stadion maar 60.000 mensen kunnen toelaten toch wel een vreemde gedachte zijn.

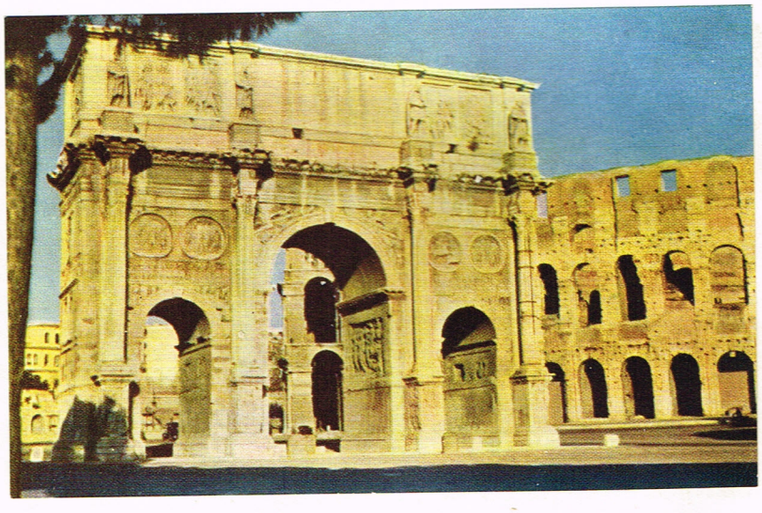
Even geweldig was het Colosseum, dat gij thans gaat bekijken — hier werd het spel tot ernst. Was Maximus een circus, waar men vooral naar paardenrennen keek, in het Colosseum stroomde het bloed. Daar hebben keizers en consuls, senatoren, praetoren, generaals en ridders gezeten, burgers en kooplieden ook en hoog in de hoogste rijen het volk en zij hebben gekeken naar de gladiatoren, hun bloedige strijd en hun ellendig sterven. Zij hebben slaven zien vechten met wilde dieren en zij hebben de marteldood aanschouwd der eerste Christenen. Als wij die éne, geweldig hoge, halfronde muur vol poorten zien, die van dit Collosseum is blijven staan, weten wij hoe deze ontzaglijke muur eens een oord omsloten heeft dat, voor brood en spelen bestemd, nochtans een wreed oord van verschrikking is geweest.

Goed, wij keren ons af van het verleden en wij gaan de middag doorbrengen in het Vaticaan. Wij gaan er binnen door de voornaamste ingang, de Portone di Bronzo, en daar zien wij allereerst de wacht der Zwitsers in hun kleurige uniformen. Binnengekomen verliezen wij ons in de wonderlijke wereld der kunstschatten van het Vaticaan — de schilderijen, de beelden, de bibliotheek en dan natuurlijk de Sixtijnse schatten van Michelangelo.

En dan betreden wij de Sint Pieter. Eens heeft op deze paats de Basiliek gestaan, die Keizer Constantijn in de 4e eeuw liet bouwen. In de vijftiende begon men met de Sint Pieter, die pas in de zestiende onder Michelangelo ging vorderen en waaraan in 1629 Bernini de laatste hand legde.

De tweede morgen gaan wij vroeg op stap.

Wij gaan naar het schoonste museum van beeldhouwwerk ter wereld: het Thermen-museum. Hier vindt men het beeld, dat velen voor het prachtigste houden, dat ooit door mensenhand in marmer werd gewrocht, de Venus Cyrenaica. Het is in de Thermen van Cyrene gevonden en het is in de vierde eeuw voor Christus gehouwen.



Rome bestond reeds vele eeuwen, toen deze boog van Constantijn gebouwd werd — in 312 — om de overwinning op Maxentius te herdenken, die tevens de overwinning was van het Christendom. Rechts op de achtergrond een monument der oudheid: het Colosseum.

Boven, van de Sint Pieter af gezien, ontvouwt zich het panorama van Rome dermate indrukwekkend, dat de reiziger zijn leven lang zal weten, waarom Rome de Eeuwige Stad genoemd wordt.

Gij zult, door de talloze zalen dezer Thermen dwalend, overstelpt worden door indrukken. Marmer en brons, goden en helden. Artemis, streng en edel, Hygiea, lieftallig en betoverend, Apollo, wijs en nobel. Romeinse veldheren en keizers, hun vrouwen en hun burgers.

Temidden van deze stenen pracht zoudt gij de dag, en vele dagen kunnen doorbrengen. Maar wij gaan verder. Nog één middag van deze twee dagen in Rome.

Nu gaan wij wandelen. Rome is — nog altijd — een stad van paleizen. Daar zijn het Palazzo Borghese en het Palazzo Farnese — beroemd, maar beide weinig fraai. Liever bezoeken wij het Palazzo Barberini, waar Rome's twee grootste bouwmeesters, Bernini en Morromini, beiden aan gewerkt hebben. Tot voor kort toonde men in de galerij van dit paleis de „Fornarina" van Rafael en de „Beatrice Cenci" van Guido Reni, welke de eigenaardigheid bezaten, dat zij noch door Rafael, noch door Guido Reni geschilderd waren....

Aantrekkelijker dan de paleizen zijn Rome's „villa's", die dikwijls de prachtigste tuinen hebben: de Villa Borghese, de Villa Mattei, de Villa Medici, de Villa Aldobrandini en dan natuurlijk de Villa Malta, die de Romeinen Villa delle Rose noemen. De eigenlijke Villa Malta ligt hoog boven Rome met een onvergelijkelijk uitzicht op de Eeuwige Stad en elke gids kan U vertellen dat men, door het sleutelgat kijkend van de villapoort, precies de grote deuren van de Sint Pieter ziet.

Wat doet men 's avonds in Rome? Gelooft ons: men rust uit. Er zijn geen beroemde theaters, zelfs geen vermaarde

koffiehuizen. Men heeft overdag in Rosati wellicht wat kunnen snoepen en men kan bij Alfredo, bij Ranieri of in het Ristorante Canepe voortreffelijk dineren, waarbij het Castello dei Cesari om zijn fraaie uitzicht uitmunt.

Maar het beste doet men in Rome des avonds uit te rusten — en terug te denken aan de grootheid van deze stad.

Pompeï, opgegraven

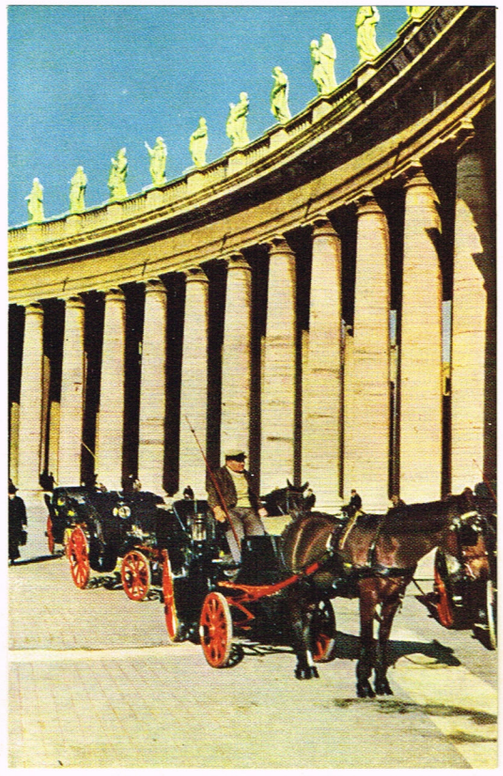
De Vesuvius is een vulkaan waarvan men allereerst moet zeggen, dat hij ver boven zijn stand leeft. Wie onze Indische vulkanen kent, waarvan er verscheidene ver boven de drieduizend meter uitkomen, verwondert zich over de Vesuvius. Ten eerste, omdat deze beroemdste aller vulkanen nog geen twaalfhonderd meter hoog is. Ten tweede, omdat hij er desondanks veel hoger uitziet. Dat komt, omdat de berg zó uit de zee en uit de vlakte omhoog schijnt te rijzen.

Het bestijgen van de Vesuvius is aan te raden. Allereerst, omdat men dit Zuid-Italië nooit meer vergeten zal, als men van de Vesuvius er op heeft neergezien. En ook, omdat de „beklimming" geen moeite kost: men volbrengt haar door eerst in een electrisch treintje te gaan zitten en vervolgens in de „funicolare", die om de tien minuten de bezoekers omhoog laat zweven.

Een boze berg is de Vesuvius nochtans. Vulkanen onderscheidt men in „dode", „uitgebluste", „slapende" en „werkzame". Van de eerste heeft men geen last, maar van de laatste des te meer. De Vesuvius nu is uitermate werkzaam. Hij wordt wel bewaakt, juist zoals wij in Indonesië een goede „Vulkaan-bewakingsdienst" hadden. Maar natuurlijk kunnen de wachtposten wel uitkijken en temperatuur opnemen en dan tijdig waarschuwen, maar verder gaat de vulkaan zijn gang.

Welk een verschrikkelijke gang dit zijn kan leert Pompeï.

Pompeï was al eeuwen vóór onze jaartelling een bloeiende stad. Zij werd in het jaar 63 n. Chr. door een aardbeving tamelijk verwoest en men was met het opbouwen flink gevorderd, toen de Vesuvius uitbarstte. Dat was in het jaar 79 en in die verschrikkelijke dagen werd de ongelukkige stad door een laag van as en stenen bedekt van 3½ meter hoog, een laag, die door volgende uitbarstingen wel zes meter dik geworden is.



Voor de Zuilengalerij van Sint Pieter staan als voorheen de rijtuigjes; rechts in een hoek staan als voorheen de Zwitserse wakers in hun bonte uniformen; stralend als altijd verlicht het zonlicht de vermaarde Zuilengalerij.

Omwonenden hebben in later eeuwen wel eens in deze laag gegraven, zoekend naar kostbaarheden. Andere eeuwen bleef Pompeï geheel vergeten. Sinds 1860 echter geschieden de opgravingen wetenschappelijk en zij hebben onze tijd het zeldzame voorrecht geschonken van dit opgegraven Pompeï. Want dat is waarlijk een Romeinse stad. Niet verzonnen, niet geconstrueerd, maar echt. Gij kunt er rondwandelen en als het lukt de gidsen even weg te denken en alle narigheid van het vreemdelingenverkeer te ontgaan kan men zich waarlijk verbeelden in een stad te zijn midden-in het oude Romeinse rijk.

Het Romeinse Forum in Pompeï, zoals men het vroeg in de morgen of op stille dagen ziet — en de reiziger staat stil en stelt zich voor, hoe dit Forum eens geweest moet zijn: vol Romeinen en omringd door tempels en paleizen.

Neem bijvoorbeeld de Villa van Diomedes. Wij kiezen zo maar een voorbeeld uit honderden — om Pompeï goed te zien moet men er enige dagen doorbrengen. Die Villa van Diomedes dan laat zien: zó leefde nu een welgestelde Romein. Ruime vertrekken, een trap met zuilen, kamers voor de gasten, een keuken, een waterleiding, kelders en bergruimten. Een vierkante tuin met in het midden een vijver, waarin een fontein gesproeid heeft. Dicht bij de tuindeur heeft men het lichaam van de eigenaar gevonden en dicht bij hem het lichaam van een slaaf. De huisheer had nog een sleutel in de hand; de slaaf droeg zakken met geld en kostbaarheden.

Merkwaardig is, dat zo een kleine stad — men neemt aan, dat Pompeï 20.000 inwoners bezat — zo grote theaters bezat: het amphitheater, dat voor openluchtspelen en als arena diende, bood ruimte aan 20.000 toeschouwers, dus een even groot aantal als dat der totale bevolking. Het Grote Theater bood plaats aan 5000 mensen en zelfs in het Kleine Theater, het prachtig bewaard gebleven Teatro Coperto, konden toch altijd nog 1500 bezoekers plaatsvinden. — en zo had dat simpele Pompeï dan zelfs in zijn kleinste theater nog een schouwburg, waarop in onze tijd menige veel grotere stad van Nederland jaloers mag zijn.

Er is zo veel stof om ons te verwonderen. Daar is het voortreffelijke plaveisel van de straten. Daar zijn de fonteinen en de tui-

De Tempel van Apollo geeft niet, zoals vele andere huizen en gebouwen, van binnen een zo verrassend levend beeld van het leven der Romeinen. Maar wel staat er voor, wonderlijk gaaf en volkomen in-tact, het beeld van Apollo.

nen, de koperen waterleiding voor warm en koud water, daar zijn de geriefelijke huizen met hun weranda's, hun ruime vertrekken, hun solarium, hun keukens en logeerkamers, daar is het huis van die dokter, wiens chirurgische instrumenten men gevonden heeft, en de woningen van ambachtslieden, kooplui en ambtenaren. En overal de mozaïeken en de wandschilderingen, de beelden en de schilderijen.

Nergens ter wereld staat de historie zo levend voor U als in deze verstarde momentopname van Romeins leven in Pompeï.

Nergens ter wereld overvalt U zozeer de zekerheid, dat het menselijk bestaan veel minder verandert, dan wij in onze hovaardij vaak denken.

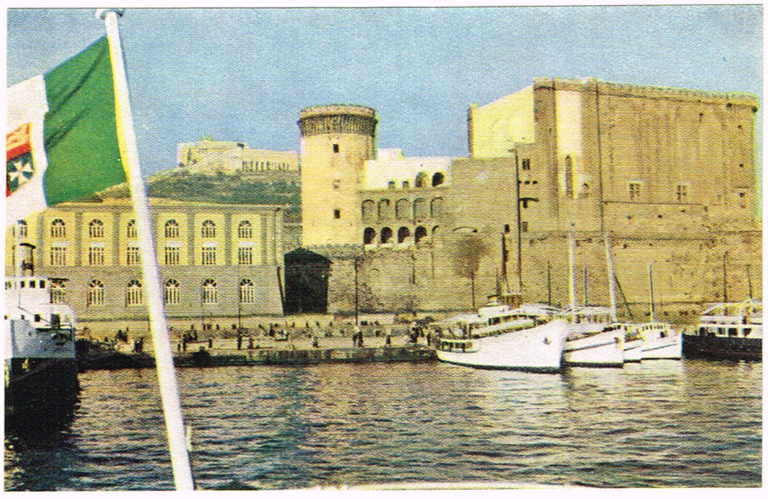
En nergens ter wereld vindt men een zo eerlijk opschrift als dat boven het Huis van Siricus. Deze Siricus woonde in een slechte buurt. Maar zijn huis was prachtig. Twee vertrekken hebben de prachtige schilderijen, waarop men Apollo ziet en Hercules, Neptunus en Achilles. De bewoner van dit mooie huis in een ondegelijke stadswijk was een rijke bakker. En boven de poort, die tot zijn fraaie woning toegang gaf, had hij de inscriptie laten beitelen, die men er vandaag de dag nog zien kan: „Salve Lucrum!" Leve de winst....

Wat men ook van die rijke bakker denken mag — de erepalm der openhartigheid mag men hem, negentien eeuwen later, niet onthouden!

Napels zien...

Men schiet noch in vriendschap en evenmin in waardering voor Italië te kort zo men vaststelt, dat er natuurlijk niet één Italië bestaat. Staatkundig, ja — en dat is zeer gelukkig. Maar verder: noch politiek, noch cultureel, noch naar volksaard. De Venetianen, de Lombardijse en de Toscaanse mensen, de Florentijnen en het volk

Napels — een witte gordel langs de blauwe baai.



Napels. De afvaart naar Capri.

van Rome, zij hebben allen hun eigen karakter. Nergens beseft men dit zo-zeer als na één dag in Napels.

Want dit is het Zuiden zelf.

Als iemand zegt, dat Napels in het voorjaar bezocht moet worden — de winter kan er zeer guur zijn —, geloof hem niet! Napels moet men in de volle zomer bezoeken. Heet en schroeiend kan die zomer zijn, maar men ziet Napels en de Napolitanen dan zoals zij zijn. Vol tegenstellingen en vol bekoring. Zangerig en op hun gemak gesteld, en toch zeer hard werkend. Zorgeloos met tijd en geld, en niettemin waakzaam en wantrouwend. Nonchalant en gepassioneerd, indolent en driftig, slordig en zeer intelligent.

De stad zelf is niet eens zo mooi. Het „Vedi Napoli e poi muori", Napels zien en dan sterven, is zacht gezegd overdreven. Als men de oude stadswijken met de hoge huizen vol balkons, de scherpe doorbraak, de lelijke fabrieksbuurt en de moderne buurten eenmaal heeft gezien, is men op het stadsschoon uitgekeken. Maar onvergelijkelijk schoon is de ligging en misschien hebben de Grieken die al uitgezocht toen zij, nu 27 eeuwen geleden, hier hun Parthenope bouwden. Lucullus had in Napels tuinen, keizer Augustus had er een lustverblijf en Virgilius dichtte hier zijn schoonste zangen.

Napels heeft kunstschatten — welke Italiaanse stad heeft die niet? Het prachtigst is het museum van beeldhouwwerken in het Museo Nazionale, waar men een schier onbegrijpelijke overvloed van marmeren en bronzen beelden vindt, terwijl in het Affreschi Pompeiani de prachtigste wandschilderingen en mozaïeken uit Pompeï en Herculaneum zijn bijeengebracht.

Schoner dan dit alles is de stad in haar omgeving. Nergens is de zee zo blauw, als in de Golf van Napels. Nergens is de zee zo dichtbij het land, als op de Molo, waar men de vissers en hun schuiten, hun netten en hun kroegen vindt. Daar kan men rustig zijn Chianti, zijn Falerno of zijn zoete landwijn drinken, kijken naar de azuren zee en luisteren naar de Napolitaanse liederen, die men daar zo wel zingen wil.

Tot die zee behoort ook, in het midden van het park, dat Napels' inwoners „la Villa" noemen, het Aquarium. Vreemd-gekleurde vissen leven daar hun mysterieuse leven en het is of deze wereld van de Middellandse Zee de bezoeker weer iets nader komt, wanneer hij de kleurenpracht der vissen aanschouwt.

Nog nader komt die Mediterane wereld, wanneer gij de beroemde Via di Posillipo gaat volgen, die prachtige weg welke door de heuvels boven de stad voert en die de heerlijkste vergezichten biedt over het land en over de zee. Natuurlijk moet gij deze weg ook bij avond gaan — dan ziet gij niet alleen het blauw der zee zich bij het donker worden tot diep purper en tot zwart verdiepen, maar gij zult diep onder de indruk zijn van de stralende pracht van tienduizenden lichten — de lantaarns van Napels' straten en van de kaden langs de zee. Dáár begrijpt men, wat Italiaanse dichters hebben willen zeggen, als zij van Napels' onsterfelijke schoonheid zongen!

Capri: toeristen

Aan Capri hebben wij maar één goede herinnering. Verder vinden wij het, alle toeristenbureaux en alle reisgidsen ten spijt, maar een onplezierig eiland.

Eerst dan die herinnering. Dat was in 1938, toen wij voor de allereerste maal van Indië naar Holland vlogen. Ons vliegtuig was zo'n brave DC-3 en onze piloot was Viruly. Wel, toen Viruly ons veilig van Indonesië naar Europa had gebracht, zette hij de kroon op het werk. Want voor wij in Napels zouden landen, wat men in die tijd nog deed, vlogen wij rondom Capri en gij moogt het geloven of niet, maar steller dezes heeft toen op de bestuurdersplaats gezeten. Ja, ja: op de bestuurdersplaats. Vóór in de neus van het toestel. Wij zaten daar prinsheerlijk en Viruly zat naast ons en vóór ons zat de automatische piloot. Dat is een soort kastje met wat knopjes er aan. Méér wisten wij er toen niet van. Thans trouwens ook niet.

Maar hoe dit zij, wij zaten daar dan voor in die cabine van een Dougas DC-3 en wij vlogen. Wij vlogen boven een onwaarschijnlijk blauwe zee en vóór ons was dat kistje en wij mochten er zo-waar even aankomen en dan draaide Viruly aan een knopje en dan zwenkte het toestel heel zacht en dan daalde het wat lager en dan kwam hij weer aan het knopje en dan vloog het weer recht-uit. En zo zijn wij, buiten de dienstregeling om en misschien wel omdat wij iets te vroeg voor het vliegveld waren, dan rond om dat Capri gevlogen. Zelf, bij wijze van spreken, aan het stuur. Althans: zelf in de stuurstoel. Maar met die automatische piloot. En natuurlijk met Viruly.

Toen wij er op die mooie voorjaarsdag zo overheenvlogen leek Capri ons prachtig. Een groen juweel in een azuren zee. Men mijmert dan over Axel Munthe en het verhaal van San Michele, men hoort de guitaren zingen aan de Golfo di Napoli en men raakt in een stemming, waarin de vurige gloed van de Capri rosso, de zoete klank van het Addio del passato uit de Traviata en het strelendste lied van Tino Rossi op wonderlijke wijze zijn vermengd.

De realiteit is anders.

En daar wij niet een V.V.V.-brochure en niet een van die reisbeschrijvingen, waarin alles mooi en prachtig is, willen schrijven, zullen wij die realiteit niet verbergen.

Het is een prachtig eilandje, als men het uit de verte ziet. Het wordt — pas op, want die salonboot van Napels uit kan op de onschuldig-blauwe zee lelijk te keer gaan — al minder mooi als men dichtbij komt. Als men het eiland evenwel betreden heeft ondervindt men, dat het geheel beheerst wordt door gidsen, geterroriseerd door bedelaars en bedorven door straathonden.

Het eiland Capri is 10,4 vierkante kilometer groot en elke vierkante meter wordt zeer systematisch geëxploiteerd om de vreemdeling van zijn laatste lire te ontlasten. Om het even, of gij U langs de wandelweg beweegt, die toen wij er waren nog Via Krupp heette, omdat hij indertijd op kosten van Friedrich Krupp werd aangelegd, of dat gij op de Punta Tragara het inderdaad prachtige uitzicht gaat genieten, of door de nauwe straatjes van Capri en Anacapri wandelt — niet één ogenblik laat de exploitatie U los. De exploitanten zijn waarlijk niet de beheerders der soms voortreffelijke hotels en pensions alleen, en niet de kellners, en niet de gidsen en niet eens alleen degenen, die zich van vroeg tot laat bemoeien met elke stap, die gij verzet. Gij hebt de indruk, dat men U staat op te wachten. Zet voet aan wal, betreed het eiland — en gij zijt de machteloze prooi van ontelbare lieden, die van uw goedgeefsheid moeten leven.

En de Grotta azzura dan, de onvolprezen Blauwe Grot? Dat is dan toch een natuurwonder? Daar zal toch niet voor niets elke vreemdeling in een wiebelend bootje naar toe worden gevoerd en hij zal toch niet vergeefs zich bukken bij de ingang om in die hoge, uitgeholde ruimte te komen, waar het gezeefde licht zo wonderschoon moet zijn?

Een der liefelijkste plekjes op Capri: het vissersplaatsje Piccola Marina aan de Zuidzijde. Op de achtergrond de rotsen in zee: de Faraglioni.

Welnu: wij vinden ook die Blauwe Grot maar niets. Dat moge menigeen afschuwelijk in de oren klinken, maar zo is het. Gij wordt in een roeiboot naar binnen gezeuld, gij komt dan in een inderdaad vreemde holle ruimte, waar inderdaad een ietwat mysterieus licht schijnt, maar daar is het dan mee uit. Steek Uw hand in het water, en ge zult zien, dat onder water alles er zilverachtig uitziet. Maar gij moogt eigenlijk Uw hand niet in het water steken. Want er zijn altijd vissersknaapjes in de grot en die springen naakt in de diepte om datzelfde zilver-effect te demonstreren, verwachtend dat gij deze inspanning met vele lires zult belonen.

Als gij die beroemde Blauwe Grot gezien hebt, zult gij behalve die duikende vissersknaapjes ook de roeiers betaald hebben, en de man die de roeiers heeft aanbevolen, en de man, die U er heen bracht, en de gids die rare verhalen doet over de Bagni di Tiberio, en natuurlijk de herbergier in de buurt, die zijn schrale Capri-wijn verkoopt en tenslotte nog de schilderachtige jongentjes, die ansichtkaarten verkopen waarop Capri en de grot en de zee in een afschuwelijke mengeling van onwaarschijnlijk blauw en groen zijn afgebeeld.

Neen, wij houden niet van Capri.

Is er dan niets goeds aan Capri?

Ach, natuurlijk wel. Gij moet deze boutade niet al te tragisch nemen. Zij spruit voort uit verwachtingen, die al te hoog gestemd waren. Een lichte ontgoocheling ontstaat dan, te vergelijken met die van de reiziger als hij, hoopvol „pumaroli-pomidoro" besteld hebbende, ontdekt, dat dit maar heel gewoon tomaten zijn . . .

In werkelijkheid *is* Capri prachtig. De rotsen en de bloemen en de dennen en de blauwe zee *zijn* onweerstaanbaar liefelijk en mooi. En men *kan* op Capri zijn en alleen maar genieten en zich dankbaar verwonderen over zo een juweel van kostelijk natuurschoon . . .

Afscheid van Europa

Nu zeggen wij ons goede werelddeel vaarwel. Wij laten Europa achter ons. Met zijn spanning en zijn angsten. Met zijn puinhopen, zijn zorgen, zijn groots verleden en zijn onzekere toekomst.

Dit mogen wij, op het punt naar andere werelddelen te vertrekken, wel bedenken: verscheurd en geteisterd moge het oude Europa zijn, door oorlogen verscheurd en door revoluties geteisterd, door slagvelden en kerkhoven bedekt — het is nochtans ons werelddeel.

Met zijn tulpenvelden en zijn molens, met zijn brede stranden en zijn hoge dijken, met zijn polders en kanalen en groene weiden en spiegelende vaarten, zijn steden en zijn dorpen en zijn kerken is Nederland ons land. Maar Europa is ons werelddeel.

Het moge onbereisbaar zijn zonder paspoorten en visa en stempels en toewijzingen van deviezen. Het moge in zijn landen en in de ziel zijner volken de merktekenen van een vernielende oorlog dragen. Die volken, zo menigmaal door haat gescheiden, mogen elkaar ook thans nog met wantrouwen bejegenen. Zelfs West-Europa moge, worstelend om wederopbouw en herstel, nog verdeeld worden door vele grenzen, tariefmuren en barrières. Maar het is ons eigen werelddeel.

De kathedraal van Reims, de Notre Dame en de Sorbonne van Parijs; het Belfort van Brugge, de universiteit van Upsala, het Huis van het Parlement in Londen, de dom van Keulen en de San Marco van Venetië, de hogescholen van Oxford, Heidelberg en Leiden, het Concertgebouw van Amsterdam, het Prater en de Opera van Wenen, het gewezen Volkenbondspaleis in Genève, de bibliotheek van Leuven — dat alles vormt tezamen datgene, waar ons Europa door leeft. Dat stelt samen voor, wat Europa gedacht en gedroomd en gehoopt heeft. Dat zijn de uiterlijke merktekenen van onze beschaving.

Daar mogen wij ons op bezinnen. In die kerken en die kathedralen, in die parlementen en die universiteiten, in die musea en die schouwburgen en die concertzalen, daar is alles ontstaan, ontwikkeld en bewaard wat Europa aan duurzame waarden heeft geschapen en verworven. Aan Rijn en Schelde, aan de Seine en de Rhône en de Tiber en de Donau en de Taag. Onder de helle zonnestralen van het Zuiden en aan de grijze kusten van de Noordzee.

Veel is geschokt en veel is gebroken. Veel ging verloren in ons oude Europa.

Maar de tijd zal komen, waarin de volken de gedachten verder laten groeien, dat zij zich niet door enge grenzen moeten laten scheiden. Soms schijnt dat nog een verre droom. Dan lijkt het weer, alsof die tijd niet ver meer is.

Laat ons bij dit afscheid van Europa mogen hopen, dat het terugkeert naar de bron van zijn beschaving en daar de kracht tot eenheid vindt!

Egypte, *grens van twee werelden*

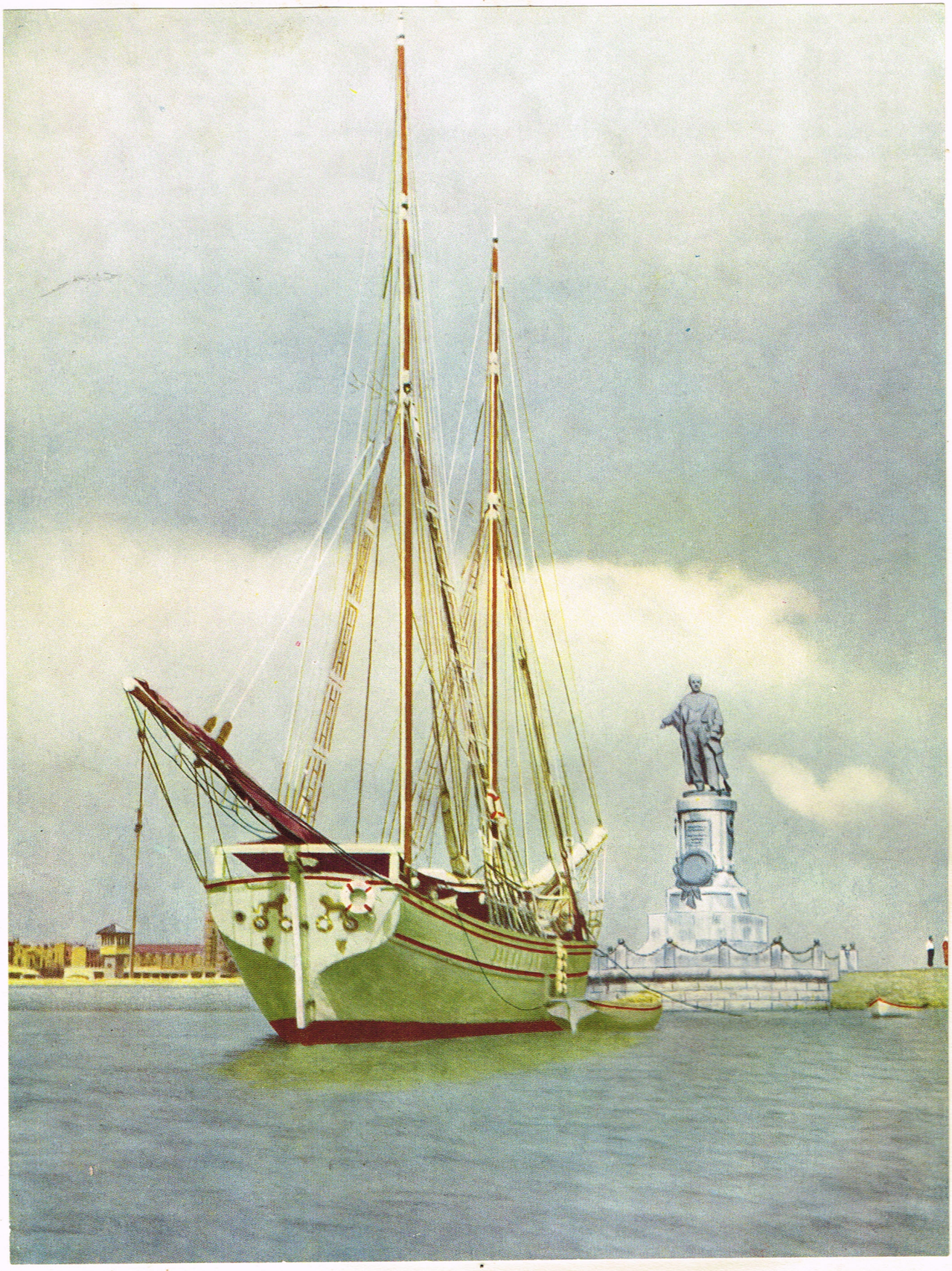
RAMSES FIGUREN (BIJ ABUSIMBEL) • PAPYRUS VAN ANI (OSIRISOORDEEL) • MASKER TUT-ANKH-AMON • TEMPELS VAN LUXOR • PLAN SUEZ-KANAAL • FERDINAND DE LESSEPS

Drie herinneringen aan ons eerste langdurige verblijf in Egypte doen begrijpen, hoe men zich daar inderdaad bevindt aan de grens van twee werelden.

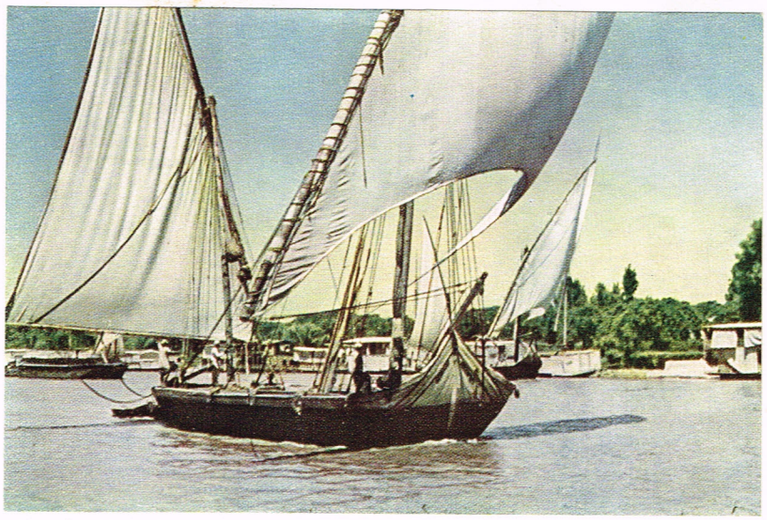
Wij bevonden ons — dat is nu al een kwart-eeuw geleden — in de tuinkamer van de ruime woning aan de buitenkant van Kairo, die bewoond werd door de Nederlandse consul. Wij dronken thee, toen in die kamer eensklaps een haveloze Egyptenaar binnentrad. Blootvoets, het hoofd door een vaal-rode fez gedekt, het lichaam in een slordig, gescheurd blauw kleed gehuld. Luidruchtig kijvend in voor ons onverstaanbare taal drong de kerel binnen in het rustige vertrek. Onze verwondering werd tot ontsteltenis, toen hij brutaalweg ging zitten, nog altijd op schelle toon zijn Arabische monoloog voortzettend. Waarop hij eensklaps zijn fez afnam, zich tot de niet verbaasde gastvrouw wendde en in onberispelijk Nederlands vroeg: „Mag ik ook een kopje thee?" De als bedelaar geklede Egyptenaar bleek een vriend des huizes te zijn, en wel een Nederlands geleerde — thans hoogleraar — die in Kairo de Egyptische vormen van het Arabisch bestudeerde en die daartoe, als Egyptenaar gekleed, maanden doorbracht in de Inheemse wijken van Kairo....

In diezelfde tijd wandelden wij eens door een van Kairo's brede, moderne straten in het Westerse deel der stad, toen het gehele stadsplein, dat Ezbekiyeh Garden wordt genoemd, gevuld bleek door een wild tierende menigte. Daar waren zeker dertigduizend betogende Egyptenaars dicht opeengepakt. Zij schreeuwden allen: zij droegen borden met opschriften; duizenden waren met lange stokken gewapend, die zij dreigend zwaaiden. Het waren aanhangers van de later verbannen Zaghoel Pasja, een extreem-nationalistisch leider. De ontzaglijke betoging, die het hart der stad met een oorverdovend lawaai vervulde, zag er uitermate gevaarlijk uit. Toen verschenen, juist op de hoek van de brede straat waar wij stonden, zes motorfietsen. Op elke motorfiets een Engelse soldaat; in ieder zijspan ook een Engelse soldaat. Die gingen daar heel rustig staan. En eensklaps ging van ieder zijspan een machinegeweer loodrecht omhoog en werd een zeer kort salvo in de lucht gegeven. Wat toen gebeurde was verbazingwekkend — het gehele plein, zoeven nog door die wild-tierende menigte van tienduizenden betogers gevuld, was binnen enkele minuten leeg... Naar alle kanten stroomden de betogers weg, in alle richtingen en de stad was, zonder dat één werkelijk schot gelost was, weer volkomen rustig.

De derde herinnering voert ons naar Port Tewfik. Dat is de uiterste Zuidpunt van het wereldberoemde kanaal, dat weliswaar Suez-kanaal genaamd is, maar dat wèl, in het Noorden, langs Port Said loopt, maar in het geheel niet langs Suez. De grote haven aan de Zuidkant van het kanaal heet Port Ibrahim en het kleine stadje, dat



37 Als een wachter voor de poort naar het Oosten: het standbeeld van de Lesseps bij de ingang van het Suezkanaal.



Een feloek op de Nijl. De feloek onderscheidt zich met name door de stand der zeilen die, op een afstand gezien, daar zij aan bakboord èn aan stuurboord uitsteken, het schip op een vogel doen lijken. Ontelbare dichters in latere eeuwen en in andere landen hebben in hun verzen zeilschepen met meeuwen en andere vogels vergeleken, niet wetend dat zij dit beeld meer aan de oudheid dan aan de werkelijkheid ontleenden. De zeilschepen, die men vandaag de dag op de Nijl ziet varen verschillen vrijwel niet van die, welke er veertig eeuwen geleden voeren.

daar eigenlijk op een eilandje ligt, heet naar het water aan de overzijde, Port Tewfik. Met de eigenlijk stad Suez is het door een enige kilometers lange stenen dam verbonden .Van de ontelbare Indiëvaarders, die door het Suez-kanaal voeren, zijn er maar zeer weinigen die weten, dat zij Suez helemaal niet gezien hebben. Wat zij voor Suez houden — de straat met lage huizen en palmen vlak langs het kanaal — is in werkelijkheid Port Tewfik.

Daar hebben wij dan eens, wachtend op de door storm vertraagde „Rindjani", enige verrukkelijke dagen doorgebracht. Er was in die dagen een proper hotelletje in Port Tewfik met brandschone kamers en een kleine bar. In die bar kwamen des avonds kapiteins en officieren van vrachtboten, en loodsen van het Suez-kanaal, en daar zat ook de hele dag de eigenaar, zelf een oud-zeeman. Als het gezelschap hem te luidruchtig was, stampte hij met zijn houten been. Dan werd het even stil. Geleidelijk zwol het rumoer dan weer aan, tot hij weer stampte en dat duurde zo de ganse avond.

Maar gans de lange dag brachten wij door aan het Kanaal. Daar loopt die éne straat langs en daar staan schriele palmbomen die uit een ton-op-wielen telkens water krijgen. En daar kon men op het terras van een Grieks cafétje zitten, om er de ganse lieve dag Turkse koffie te drinken, en dan maar te kijken. Dan maar te kijken naar de schepen in dat vermaarde kanaal van Suez. Zeer langzaam varen daar die schepen, vlak langs de wal. Een indrukwekkende, nimmer ophoudende, romantische cavalcade. Schepen, die terug uit het Oosten kwamen: olie-tankboten uit de Perzische Golf, groot en statig de P. & O.-mailschepen uit Bombay, vrachtboten onder elke vlag — Japanners, Fransen, Duitsers, Italianen en verveloze Grieken. En dan de schepen op hun verre weg naar Azië — sierlijk en elegant de mailstomers van de Messageries Maritimes, op weg naar Indo-China; de Lloyd Triestino, de Blue Funnell, de Norddeutsche Lloyd en onze eigen Lloyd en Nederland, en altijd weer afgewisseld door allerhande kleine tramps en wildevaart-vrachtboten, die zwervers van de wereldzeeën.

Langzaam gleden daar die schepen langs ons heen, nog behoedzaam door de loods geleid. Soms wuifde men, of riep een groet. Soms klonk muziek, van een harmonica of van een scheepskapel. Soms keken witte, gele, bruine gezichten U nors en zwijgend aan. En altijd maar voort bleven die stille schepen glijden, terug op weg naar Europa, of met de verre vaart naar vreemde havens in het Verre Oosten nog voor zich.

Wel, zo snijdt dan dit Suez-kanaal sinds 1869 door het land. En zo gij in Port Said bij het standbeeld van Ferdinand de Lesseps staat weet gij eerst recht te staan op een kruispunt van wegen. Aan de grens

van werelden. Daar, aan de overzijde, begint eigenlijk het onmetelijk gebied van Azië. Achter U ligt het meest compacte der vijf werelddelen, Afrika. En voor U ligt de Middellandse Zee, die dit alles verbindt met Europa.

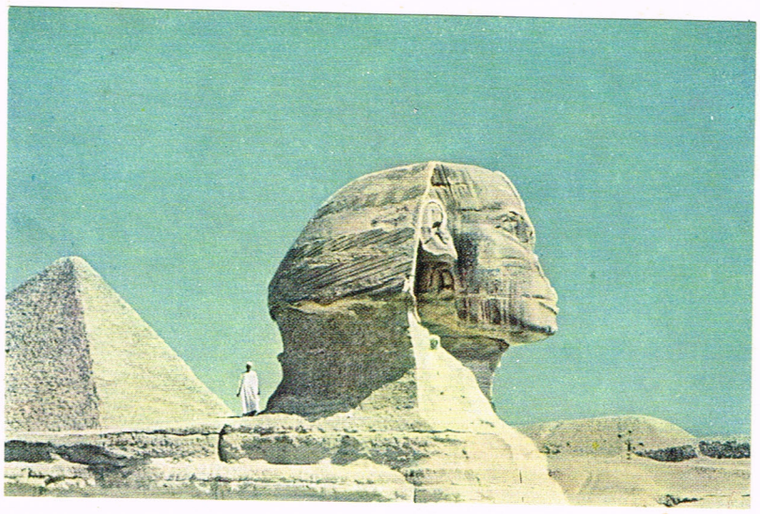
Het is zeker nuttig om, wanneer gij de bootreis Nederland-Indië te Port Said even onderbreekt, na het traditionele bezoek aan Simon Artz eens langs de kade te wandelen en door te lopen op de pier naar dat standbeeld van De Lesseps. Want waarlijk: gij staat daar met die stille blauwe zee om U heen, op een punt, waar werelden aan elkaar grenzen en waar wereldwegen elkaar kruisen.

Natuurlijk zijn er andere plaatsen in Egypte, die evenzeer tot nadenken stemmen. Daarvan vergen vele te veel tijd, dan dat men ze op de Indië-reis kan bezoeken. Luxor en Memphis, Thebe en de Vallei der Koningen en de grote Tempel van Amon en het verloren Nijleilandje Philae zijn niet voor ons, op deze snelle reis. Zelfs als er een wonder zou geschieden en de Indiëreiziger zou een paar dagen in het Heliopolis Palace Hotel in Heliopolis kunnen blijven logeren, die grote caravanserai waar de KLM-passagiers zo geriefelijk verblijven — dan nog zou men zich tot het snelbereikbare moeten bepalen.

Dan zou men zich beperken tot:
de pyramiden;
de stad Kairo;
de Nijl.

Wanneer gij op die drie momenten kunt terugzien, gaat ge Uw verder leven door met de zekerheid, dat men waarlijk in Egypte was. Want Kairo is een onvergetelijke Egyptische stad, de pyramiden zijn het verbijsterende Egyptische verleden, en de Nijl — dat is Egypte zelf.

Gidsen en kameeldrijvers, bedelaars en marskramers en verkopers van allerhande snuisterijen wachten op de vreemdeling; maar hun geraas valt weg bij de majesteit der pyramiden.



Meer dan vijf-en-veertig eeuwen heeft de Sphinx met lege stenen ogen over de woestijn gestaard . . . .

Van de pyramiden bezoekt men natuurlijk die van Gizeh. Een uurtje van Kairo. Aan het eind van het oude tramlijntje is, naast een taxi-standplaats, een standplaats voor ezels en kamelen. Er moest ook een standplaats voor gidsen zijn, maar die bestaat natuurlijk niet. Zwermen veelal haveloze mannen en jongens komen de bezoekers omringen, schreeuwend, dringend en zichzelf aanprijzend in het Frans, Duits, Engels, Arabisch en vermoedelijk nog in vele andere talen. Daar komen dan snel de andere zwermen bij, te weten de lieden die „antiquiteiten" verkopen. Dat zijn dan: beeldjes, stukjes steen en in verbluffenden getale de scarabeeën, een soort groen kevertje met metalen poten. De afschuwelijk namaak van deze smakeloze massafabrikaten is dermate duidelijk, dat het hele geval ophoudt het karakter van oplichting te dragen. De toerist namelijk, die dáár in loopt, verdient niet beter.

Hoe dit nu zij, ge kunt natuurlijk ook zonder „gids" de pyramiden vinden, want gij hebt die al sinds Kairo levensgroot vóór U gehad.

Merkwaardiger: gij hebt die pyramiden ook Uw leven lang al gezien. Het aantal afbeeldingen, dat iedere Westerling van de schoolbanken af telkens van die pyramiden ziet, tot op de cigarettenpakjes toe, is oorzaak dat die kolossale stenen driehoek iedereen bekend en vertrouwd voorkomt. Totdat men echter die geweldige massa nader beschouwt. Als men dan dicht voor die pyramide van Kheops staat valt alles weg. Dan vergeet men de boekjes, en de warmte, en de vruchtenstalletjes beneden, en de verkopers van kramerijen, en de tierende gidsen met hun magere kamelen. dan staat daar alleen die wonderlijke stenen massa. Een wiskundige formule in steen. Een stenen geheim. Alles verbijsterend: de idee, de conceptie, de constructie. Wie schonk die bouwmeesters van veertig eeuwen geleden de diepgaande kennis van astronomie en wiskunde èn van techniek, welke nodig was om deze gedachten uit te voeren? Wie was zo-zeer door een idee bezeten, dat hij dertig jaar lang honderd-duizend mensen aan het werk hield, om die formule-in-steen te voltooien?

Eerst wanneer men voor de Grote Pyramide staat, en als men hem moeizaam beklommen heeft, en wanneer men, niet minder moeizaam, door die smalle muffe gangen is gegaan, kruipend en gebukt, totdat men in die grote hal en in die gravenkamer heeft gestaan, die indrukwekkende zaal en die vertrekken, welke de bouwmeesters daar in het wiskunstig hart der pyramide bouwden — dan pas gaat gij de onvergankelijke grootheid van dit wonderwerk beseffen.

En dan behoeft ge nog maar één getal te weten. Niet de ingewikkelde getallen der formules, niet de hoeken en de graden, fascinerend als zij zijn, maar alleen dit éne getal: voor deze pyramide van Kheops zijn 2.300.000 stenen blokken gebruikt, die elk gemiddeld 2500 kilogram wegen . . .

Denkt het U in — twee millioen driehonderdduizend brokken steen van elk 2500 kilo. Die moesten alle eerst uit de grond en uit de bergen worden gehouwen.

Kheops — de beroemdste en grootste aller pyramiden.

Die moesten vervolgens door de woestijn, voor een deel zelfs over de Nijl heen, worden vervoerd. En die moesten vervolgens alle op hun plaats komen — de hoogste 450 voet van de begane grond. En zonder vrachtauto's. Zonder tractors. Zonder kranen. Zonder motoren... Dat alles moest gebeuren in een grijze oudheid, toen het wiel onder de houten wagen nog een pas-ontdekt wonder was. Dit moest gebeuren door die honderdduizend mensen, dertig lange jaren achtereen. Die mensen moesten daar in de woestijn, gevoed en gehuisvest worden. En natuurlijk zijn zij daar bij duizenden en tienduizenden gestorven. En die doden moesten dan weer door levenden vervangen worden. Altijd waren daar die bouwmeesters met hun gedachten en ontwerpen; altijd moeten daar die uitvoerders geweest zijn; altijd moeten die zwermen van tienduizenden haveloze en half-naakte werkers zijn geweest, die eeuwig werden opgezweept en voortgedreven, tot zij er letterlijk bij neervielen. En altijd moet daar die ene ontzettende, bezeten Wil zijn geweest, die dertig jaar lang gespannen bleef — totdat de pyramide van Kheops daar stond, prachtiger en stralender dan thans.

Dit alles — voor een graf. Dit alles, omdat koningen voor zichzelf en hun gezin zich die verschrikkelijke gevaarten wensten, als omhulsel van hun dode lichamen. Welk een hartstocht moet het leven dezer Pharaohs beheerst hebben, om die tienduizenden te laten sterven voor hùn dood.

Kheops, de Pharaoh die deze pyramide bouwen liet, behoorde tot de 4e dynastie, welke geregeerd heeft van 2900 tot 2750 vóór onze jaartelling. Toen Napoleon van „veertig eeuwen" sprak, die op U neerzien, zei hij te weinig: het waren er toen al zes-en-veertig. Op Kheops volgde Tetf-re, die de pyramide van Abu Roash liet bouwen; daarop volgde Khephren, de bouwer van de tweede pyramide in Gizeh en daarna Mencheres, die daar de derde bouwen liet. Toen hij stierf, had de oude Egyptische beschaving haar hoogtepunt bereikt — een fabelachtig hoogtepunt.

Gij bezoekt, behalve die drie pyramiden, te Gizeh dan nog de beroemde Sphinx. Die hebben de werklieden van Khepren gehouwen uit één rots. Die Sphinx is een liggende leeuw met het gelaat van een koning — Pharaoh Khepren. Ook de Sphinx is ruim zeven-en-veertig eeuwen oud... Ook daarin bevinden zich holten en kelders en gangen, alle in de rots gehouwen; en als gij thans het gehele werk kunt zien — de leeuw en de staart en de voorpoten even goed als het geweldige geschonden hoofd, dan ziet gij méér dan talloze generaties vóór U. Want de Sphinx is telkens half of geheel onder het zand bedolven geweest en pas de laatste tijd is het gehele werk weer zichtbaar.

En gij keert terug naar Kairo. En ge kijkt nog eens om naar die al weer kleiner wordende stenen driehoeken der pyramiden. En ge denkt nog eens terug aan die Sphinx, die daar zo raadselachtig en geheimzinnig in de verte staart — als bewaarde zij in die blinde stenen ogen de heugenis aan alle geheimen van het oude Egypte.

Twee kamelen — en een paar duizend van twee millioen driehonderdduizend steenblokken....

Saladin zelf (de eerste Sultan van Egypte) heeft, in het jaar 1179, de Citadel laten bouwen en hij liet er de stenen voor gebruiken van kleine pyramiden, die toen nog bij Ghizeh stonden. Daarvan zijn nu alleen maar het Oostelijke deel van de hoge muur en enige torens overgebleven; alle andere delen van het machtige fort, dat van zijn heuvel Kairo schijnt te beheersen, zijn nieuwer. De macht is maar schijn, en ook het beheersen is maar schijn — want hoger dan de Citadel zijn de heuvels van Mokattam, vlak er achter en met een batterij op die heuvels, heeft in 1805 Mohammed Ali dan ook het garnizoen onder Khoersid Pasja tot overgave gedwongen. Zeer fraai is de albasten Moskee, die in de Citadel staat en onvergetelijk is het uitzicht, dat men van het westelijk moskeedak heeft — dan ziet men gans Kairo, en de Nijl, en overal rondom dat alles de woestijn, en in de verte schemeren de pyramiden . . . .

Nu zijn wij dan weer terug in Kairo.

Laat ons niet te veel monumenten en oude gebouwen bekijken. Zij zijn zo veel jonger dan de pyramiden — al werd de moskee-universiteit El Ahzar reeds vóór het jaar 1000 voltooid. Laat ons genoeg gaan zien om te weten, hoe volkomen Egypte sinds eeuwen behoort tot de Arabische wereld. Nadat de Egyptische beschaving uitbloeide zijn nog eeuwen van Griekse en Romeinse invloed gevolgd; dan nog twee eeuwen van Byzantijnse macht en toen kwamen de Arabieren met de Islam. Dan houdt Egypte zelfs op een onafhankelijk land te zijn. Arabieren, Perzen, Turken, Syriërs, ja in de veertiende eeuw een Circassische slaaf, volgen elkaar op — maar van 1517 af is Egypte louter een wingewest van Turkije. Het Turkse bewind duurt eeuwen; een korte onderbreking, door Napoleon in 1798, duurt maar drie jaar; maar in 1882 sturen de Engelsen hun vloot onder Wolseley en dan wordt Egypte een Britse invloedssfeer. Dat heeft tot in onze tijd geduurd; thans is Egypte wederom volkomen onafhankelijk onder een eigen koning, een eigen regering en een eigen parlement.

Wij kijken dus alleen nog maar naar enkele moskeeën: de Mardani-moskee, de moskee Kijmas el-Ishaki en vooral de mooiste van alle, de Gami el-Muaiyad.

Maar dan keren wij nog éénmaal terug naar het verleden: van alles, wat gij in Kairo kunt zien, is het Egyptische Museum verreweg het fraaist, het boeiendst en het indrukwekkendst.

Oud en nieuw ontmoeten elkaar in Kairo allerwege — er zijn moderne sodafountains, maar er lopen ook venters met klassiek-Egyptische flessen, waaruit zij vruchtensappen en ook wel gewone limonade verkopen.

Daar is alles bijeen. De standbeelden en de monumenten, de mummies en de sarcophagen, de sieraden, de juwelen en de amuletten; de lampen en de urnen en de vazen — gans die praal en die pracht van een beschaving, die veertig eeuwen geleden zo flonkerend bloeide. Daar staat de troon van Toet ankh Amon, een wonder van ivoor en ebbenhout en goud; daar staan de ontzaglijke, dreigende, schrikwekkende monsterbeelden uit Memphis; daar liggen in vele tientallen de starre mummies. Gij kunt er dwalen door de vele zalen. Gij kunt U laten doordringen door die raadselachtige, licht-beklemmende en vreemde sfeer van het Oude Egypte. Er zijn gekleurde sculpturen van vorstinnen van pharaohs en nog heeft hun zoete glimlach een boeiende bekoring. Er zijn de gouden ringen, die zij aan hun slanke vingers droegen; de armbanden, die eens hun ranke polsen omsloten; de sieraden, de juwelen en de colliers, waarmede zij zich tooiden; de spiegels waarin zij zich hebben bekeken, de poederdozen en parfumflacons, waarmede zij hun schoonheid verzorgden. Het speelgoed is er, van hun kinderen; de wapens zijn er en de wapenrustingen, waarmede hun sterke mannen zich uitrustten. Ach, en er liggen in glazen vitrines ook van die kleine houten scheepjes. Die zijn niet van pharaohs en niet van vorstinnen. Die komen uit de graven der armen. Want een enkel houten scheepje, om er de rivieren van de dood mee te bevaren — dat werd ook de allerarmste in het graf wel meegegeven.

Als wij daar ons dan nog één maal doordrongen hebben van die Oud-Egyptische geest, gaan wij nog één maal naar de Nijl.

Want alleen in Egypte bestaan een land en een volk uitsluitend door één rivier. Zou de Nijl, op honderd mijl na de langste rivier ter wereld, ophouden te vloeien, dan was Egypte spoedig een dorre woestijn — even droog, kaal en onvruchtbaar als de Sahara. Behalve in de delta ten Noorden van Kairo loopt dat Nijldal als één zeer smal groen lint door de dorre vlakten der woestijn — 2600 mijl van Khartoem naar de zee. En Khartoem ligt dan nog niet eens op de helft der lengte van deze ontzaglijke rivier, die diep in het hart van Afrika, voorbij het Victoria Meer, zijn oorsprong heeft en zijn geweldige watermassa's voortstuwt, duizenden kilometers ver, naar de Middellandse Zee.

Altijd heeft de Nijl de smalle stroken langs zijn oevers overstroomd; sinds ongetelde eeuwen teelde de mens in het vruchtbare slik zijn voedsel, letterlijk levend van wat de rivier hem schonk. De Nijl schenkt het water, de vruchtbaarheid, het voedsel.

Met formidabele dammen en kunstwerken wordt, ver in Boven-Egypte, het water opgestuwd; alleen door die irrigatie-werken leeft het Egyptische volk in zijn huidige grootte — viel die irrigatie weg, dan zou met de katoen de voornaamste bestaansbron verdrogen. En gij staat dan ergens aan die Nijl, en gij ziet de trage stroom zich voortbewegen en de schepen met hun hoekige zeilen — die er juist zo varen, zoals zij er vijfduizend jaar geleden voeren. En gij staat daar aan een rivier, die waarlijk voor een heel volk het leven betekent.

Intocht in Azië

Wij verlaten Afrika en gaan naar Azië. Langs de oude KLM-route ging men dan eerst naar Lydda in Palestina — zelf hebben wij, op weg daarheen, nog wel eens bij een oud fort midden-in de woestijn geland —; en van Lydda vloog men naar Bagdad. En van Bagdad naar Basra. En dan volgde men dat oude stroombed van Euphraat en Tigris tot men het uiterste puntje van de Perzische Golf bereikte. En dan vloog men maar voort en voort langs de Oostelijke kust van die Perzische Golf. Dat duurde enige uren. Boeiende uren — want rechts was het diep azuur van de warme zee en links was het geel-wit, geel, oker, bruin, bruin-rood, rood tot purper toe van die naakte, dorre, gloeiend-hete bergen.

Dan daalde men in Jask.

Jask was niets — een dorp met witte huizen heel in de verte. Voor ons was Jask alleen een vliegveld met een klein gebouwtje. Er achter: het strand en de zee; er voor: het vliegveld met het tankende toestel; er in: Ali. Deze Ali was een donkere dienaar van de KLM, wijd en zijd vermaard omdat hij bij de koffie met grote snelheid een profusie van flensjes bakte. Als men dan bovendien nog een enveloppe vol exotische postzegels van hem kocht, van die kolossale Perzië-postzegels, te kleurig om echt te zijn, of één van die gekartelde haaientanden, waar hij discreet mee leurde, wist gij in Ali voor gans Uw verder leven een trouw vriend te bezitten.

Van Jask vloog men dan naar Karachi — één onmetelijk groot vliegveld. En van Karachi naar Jodhpoer.

Het is nog maar tien jaar geleden, sinds wij langs die route enige malen heen en terugvlogen; en reeds is het allemaal verouderd. Reeds lijkt die luchtreis met zo'n DC-3 in 1938 of 1939 op de reis in een locaaltreintje. Thans maken de Constellations groter sprongen. Zelfs als de KLM weer over Azië vliegt, zal men niet langer die luchthavens aandoen: Lydda-Bagdad-Basra - Karachi - Jodhpoer - Allahabad - Calcutta-Rangoon. Dat wordt dan allemaal in één sprong gedaan. En het hele geval Amsterdam-Batavia in drie sprongen. Als we tien jaar verder zijn, zegt dr. Plesman, zijn ook die drie niet nodig. Dan vliegen wij Amsterdam-Batavia ineens. Recht-toe, recht-aan. Ineens... In Amsterdam er in, in Batavia er uit. Zonder halte, zonder tussenlanding, zonder onderbreking.

Wel — de technische vooruitgang gaat onophoudelijk voort. Als wij de afstanden maar blijven verkorten komen alle volken dichter bij elkaar te wonen. Misschien zullen zij elkaar dan ook wat beter leren verstaan. Beter begrijpen; en beter verdragen.

Doch hoe dit zij — op *onze* weg naar Indonesië volgen wij nog een eigen koers. En wie weet wijkt in de toekomst nog wel eens zo'n KLM-toestel van de moderne luchtweg af en voert het de reiziger naar de verrukkelijke steden, die men op de oude route leerde kennen.

Land van Euphraat en Tigris

ASSYRISCH MOTIEF · NIMRUD-KALACH ± 850 v. CHR. • GEOGRAFISCHE SITUATIE ± 500 v. CHR. • KONING ASSURNASIRPAL OP LEEUWENJACHT 870 v. CHR. • BOOGSCHUTTERS-FRIES UIT SUZA (PERZISCH) 400 v. CHR.

Diep ontstellend is de gedachte, dat de dorre landouwen, de grauwe vlakten, de naakte zandwoestijn, waarover men van Bagdad naar het Zuid-Oosten vliegt, vroeger rijke, vruchtbare, weelderige akkers zijn geweest. Men vliegt over Babylon en over het Ur der Chaldeën en men ziet niets van die pralende pracht. Niets van de paleizen en de straten; niets van de fonteinen en de bloemen en de tuinen. Niets van de palmen en de groene velden, die deze rijke steden omringden. Niets — dan zand. Wanneer ergens ter wereld roekeloos met bomen en met bos gehandeld wordt en wanneer men ergens verzuimt de akkers voor verstuiving en erosie te bewaren — gij zelf, volken van Indonesië, van wie veel land reeds thans gevaar loopt! — dat men zich dan naar deze troosteloze woestenij begeve, waarin alle grondrijkdom dezer Oudheid is herschapen.

Dan laat een vriendelijk piloot wellicht het toestel nog laag vliegen, laag over de de brede in palmen gevatte rivier die, als Euphraat en Tigris zijn samengevloeid, Sjat-el-Arab heet. Daaraan ligt Basra.

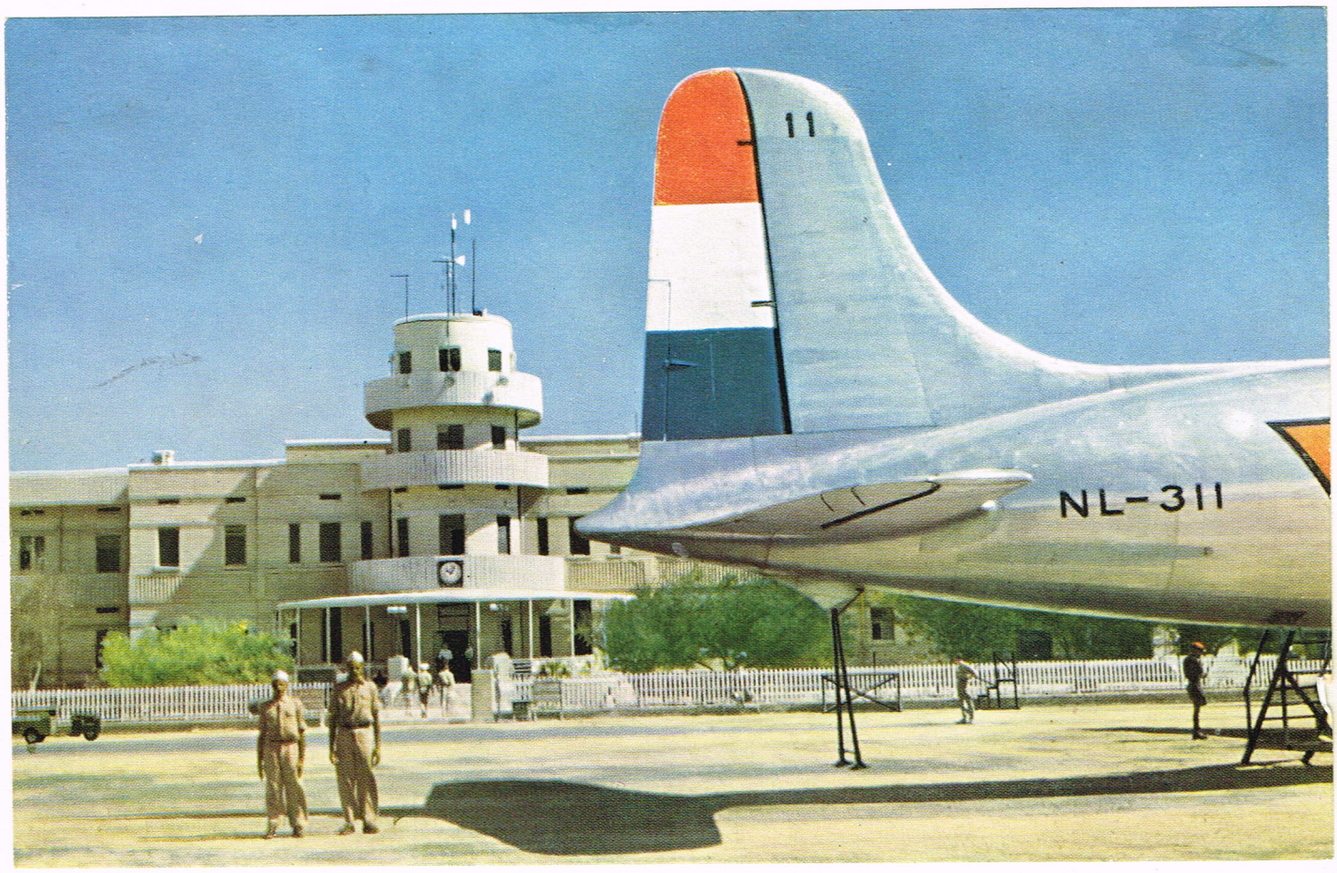
Een modern vliegveld. Een zeer modern hotel. Een ruime bar, een fraaie eetzaal, luchtgekoelde slaapkamers. En een terras aan de rivier. De hier snel stromende rivier, waar kleine zeeschepen de gerst, de dadels en de wol halen, die door het Koninkrijk Irak worden uitgevoerd.

Er komen nogal wat vliegtuigen in Basra. En veel gasten in het prachtige hotel. En veel bezoekers in de bar. Dat komt, omdat Basra zelf een centrum is van de petroleumgebieden van Mesopotamië en Iran. Die maken Basra — ondanks het feit, dat Irak sinds 1920 een Koninkrijk is — zo internationaal van karakter. Trouwens, de stad was de laatste 150 jaar achtereenvolgens Perzisch, Arabisch en Turks, daarna Iraks, terwijl zij tijdens de laatste oorlog weer van 1941 tot 1945 door de Engelsen bezet werd, die er ook in de oorlog van '14—'18 een voorname militaire basis vestigden.

De reiziger naar Indonesië zit dan nog wat op het terras en kijkt naar de rivier. Hij denkt aan de rivieren, die hij op zijn reis reeds zag. Het is, of die rivieren steeds ouder worden, naarmate hij verder reist. De Rijn, dat was nog het levende Westen. De Tiber, dat waren al de Romeinen. De Nijl, dat waren de Pharaohs, de Pyramiden, Kheops en Memphis en Thebe. En nu deze Sjat-el-Arab, ontstaan uit Euphraat en Tigris — waar de Sumeriërs aan leefden — 3600 jaar voor Christus — en na hen de Hittieten — 1500 jaar voor Christus — en na hen de Chaldeën onder Nebukadnezar en na hen de Judeeërs en na hen de Perzen en dan de Turken. En hun aller beschavingen bloeiden en stierven en het zand der woestijn werd er over heen gestoven en alleen deze rivier stroomt voort en stuwt zijn bruine water door alle eeuwen heen naar zee...

Jodhpoer

Een glad en effen vliegveld, een geweldige hangar, zeer modern maar met vier gevleugelde leeuwen op achtkantige zuilen, vlak bij het landingsterrein een hotel, zó twintigste-eeuws, zo Westers, zó van - alle - Amerikaanse - hotelsnufjes -



Een K.L.M.-Skymaster op het vliegveld van Basra. Een zeer moderne luchthaven met een even modern hotel bevinden zich dicht bij Sjat-el-Arab, de brede rivier die door een smalle strook groen naar zee stroomt. Buiten dat groen: de woestijn. Het groen zelf: katoen en koren en dadelpalmen. Langs deze plaats trok, vele eeuwen vóór ons, Marco Polo op zijn weg naar China.

voorzien, dat elke grote stad in West-Europa op zo'n luchtvaart-outillage jaloers mag zijn. Het hotel — één verzorgd paradijs van marmer, rode en gele tegels; kleine loges in de hall, waar men zich voor redelijke bedragen de curiositeiten kan verschaffen, die in vitrines zijn geëtaleerd; een eetzaal, waar men uit de Parijse cuisine serveert en vele Franse wijnen gedronken kunnen worden; een bar, waar de Johnny Walker rijp en geurig en de Martini waarlijk dry is; een étage met slaapkamers, die door zeer fijn gaas muskietenvrij en door een Amerikaans koelsysteem op een behagelijke temperatuur gehouden worden. Bij het vertrek staat alle bagage weer keurig in het vliegtuig en een snelvoetige bode-in-uniform komt den reiziger nog snel die als schuim zo lichte, schier gewichtloze, blauwe, paarse en rode Jodhpoer-shawls nadragen, wanneer hij die aangekochte weefsels mocht hebben vergeten.

Dat alles, die Westerse moderniteit, die gepolijste gemakken ener technische beschaving, die 20ste-eeuw-prestaties bij een 20ste-eeuwse luchthaven midden-in een land en vlakbij een stad, die ganselijk vervuld zijn van een zeer oud, eeuwenlang onveranderd, aan duizend oeroude zeden en gewoonten gebonden Hindoeleven.

Hoe dit komt?

Dit komt doordat, zo'n twintig jaar geleden, het Indische Vorstendom Marwar, waarvan Jodhpoer de hoofdstad is, in Maharadja Oemed Singhji niet alleen een zeer verlicht en vooruitstrevend heerser bezat, maar ook een groot enthousiast voor luchtvaart. Deze Maharadja onderscheidde zich niet, doordat hij zo vele Packards, Rolls Royces en andere kostbare auto's bezat —

want een groot autopark hadden vele tientallen Indische vorsten —, maar door het feit, dat hij er zelf zo graag in reed en zelf zo graag die auto's bestuurde. En daardoor kreeg de staat Marwar voortreffelijk aangelegde wegen... Maar de Maharadja hield ook van de aviatiek. Hij bezat eigen passagiersvliegtuigen; hij wist veel van vliegtuigmotoren; hij vloog zelf veel in een eigen sportvliegtuig. En daardoor kreeg Jodhpoer dit prachtige vliegveld en dit luxueuze Royal State hotel...

Vlak bij hotel en vliegveld, tien minuten wandelen, ligt al het oude hart van die zeer oude stad en daar vindt gij in de grijze muur van een der poorten vele rode afdrukken van kleine vrouwenhanden. Dat zijn de laatste groeten van Indische prinsessen, die door deze poort naar de brandstapel gingen, waar zij zich levend lieten verbranden, omdat zij weduwe geworden waren...

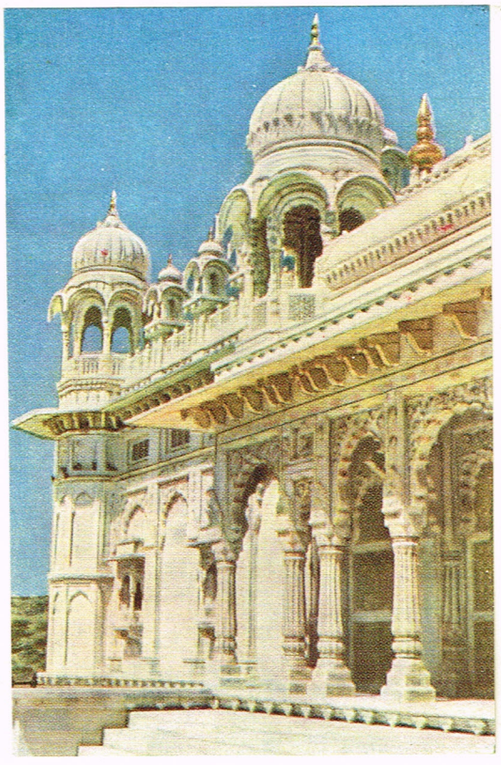
Als de reiziger dit eenmaal heeft gezien, weet hij toch waarlijk in het Oosten, in een Oosterse wereld, in het echte India te zijn. Dan is hij, uit zijn snelle vliegtuig en uit het Westerse hotel, eensklaps middenin dat ware Oosten. Niets brengt dit besef zo diep, als het zien van die bloedrode merktekenen, welke de sierlijke handen dier kleine prinsessen achterlieten op hun weg naar het verzengende vuur. Als brachten zij vlak voor die verschrikkelijke dood in de vlammen, hun laatste groet aan het leven.

Thans worden in India de weduwen niet meer verbrand. Thans bevindt ook heel India zich op die moeilijke weg, die van de reeds bereikte staatkundige onafhankelijkheid voert naar snelle, driftige verwerving van Westerse kennis, Westerse wetenschap en techniek, Westerse methodiek en zelfs Westerse begrippen van democratie, waarbij nochtans het verband met de eigen Oosterse vormen niet verloren mag gaan.

Als een witte diamant straalt Jodhpoer's Mausoleum — wit en schitterend tegen de blauwe hemel, met het okergele zand der heuvels en het groen der regenbomen rondom.

Die eigen Oosterse vormen blijven de vreemdeling in India aan alle kanten omringen. Wandel door Jodhpoer — en ge weet hoe diep en hecht die eigen levenstrant, dat eigen geloof en die eigen wereld van dit India geworteld zijn.

Jodhpoer is, naar Indische begrippen, niet eens zo'n oude stad. Het was in het midden der vijftiende eeuw, dat een heerser van Marwar, die Rao Jodhaji heette, zich een nieuwe hoofdstad liet bouwen. Hij besloot daartoe, omdat ergens uit een rots een bron ontsproot met water, zo koel en zo kristalhelder, zo rein en zo flonkerend, dat de vorst er altijd bij wilde wonen. Derhalve verliet hij zijn hoofdstad Mandore — die nu dan ook tot puin en stof vervallen is — en bouwde de stad, die naar hem Jodhpoer werd genoemd. Hij begon met een citadel. De natuur zelf wees daarheen de weg — want een fors massief van zwarte rotsen was als voorbestemd om door zware muren omringd te worden en dan zelf de grondvesten te bieden voor paleizen. Zeven poorten heeft die zware muur; elke poort is de herinnering aan een zegepraal van de vorst; en vier paleizen staan er nog vandaag de dag. In het paleis Moti Mahal bewaart men nog thans de kroonjuwelen, in het paleis Singar Chowki worden de vorsten gekroond, in het paleis Fateh Mahal wonen de vrouwen en de hofdienaren en het prachtigste der vier paleizen heet Phul Mahal. Dat betekent Bloemenpaleis. En inderdaad ziet gij in dit toverwerk van Hindoe-bouwkunst een overvloed van sierlijke en ragfijne bloemen — alle in blanke steen gehouwen.



Er is een merkwaardige tegenstelling in Jodhpoer: de citadel die op een rots de paleizen beschermt, waar sinds de vijftiende eeuw de vorsten wonen, is grijs en grimmig; het mausoleum, waar de vorsten rusten in hun graven, is blank en wit met beeldhouwwerk, zo fijn, dat het op kant gelijkt.

Die Rao Jodhaji heeft althans van de bron, waarom hij zijn nieuwe stad liet bouwen, niet veel plezier beleefd. Want toen hij die bron ontdekte, woonde daarbij onder de hoge oude bomen al een zekere Chirianath en Chirianath was een heilig man. Hij was daar al jaren; hem werden door eerbiedige omwonenden voedsel en vruchten gebracht en verder stoorde niets hem in zijn vrome meditaties. Toen dan ook vorst Rao Jodhaji hem in zijn overpeinzing stoorde en hij al spoedig door gravers en steenhakkers en bouwers werd gestoord, voelde hij zich verdreven en bij het heengaan sprak hij een vervloeking uit. En ziet, door die vloek werd het heldere bronwater bruin en zoutig en ondrinkbaar . . .

De vorst heeft dat natuurlijk wel onaangenaam gevonden. Maar hij was de eerste niet, die een plan opvatte, waarvan het motief een illusie zou blijken te zijn en die nochtans dat plan uitvoerde en volbracht, ook al was het motief al verdwenen . . . India is vol van deze verhalen. Gelijk het vol is van ontelbare andere verhalen van goden en godinnen, vorsten en bedelaars, heiligen en helden.

Vol contrasten ook. Vol wonderlijke tegenstellingen. Tussen de dromende Boeddhabeelden in de stille tempels en het laaiende fabriekslawaai. Tussen de rust, waar een simpele hut staat onder de donkere koepel van waringins, en het felle

leven in de grote steden. Tussen Mohammedanen, die het zwijn verafschuwen, en Hindoes, die de koe vereren. Tussen de landgroten, die in Oosterse weelde leven, en het volk, waarvan millioenen alleen een vale armoede kennen.

Zo ook in Jodhpoer.

Daar is, vertelden wij al, de Westerse twintigste eeuw met vliegtuigen, motoren, radio, auto's, snelwegen en luxehotel. Daar is de pracht der paleizen in de citadel. Daar is de tuinstad, waar de Engelsen woonden, maar waar ook vele familieleden van de Maharadja hun door prachtige tuinen omgeven fraaie villa's hebben. En daar is ook de eigenlijke stad. De nauwe straten vol mensen. De witte en grijze koeien, die zo maar los door de menigte lopen, door een ieder ontzien. De donkerbruine kamelen die zwaarbeladen hun wiegende gang gaan. De ossekarren, massief en zonder veren, zoals zij dertig eeuwen geleden waren. De magere, smerige honden. De talloze bedelaars. Ontelbare kinderen, met puilende buikjes en prachtige ogen. De fakirs, de bedelmonniken en de wonderdoeners, langzaam voortschrijdend in plechtige gewaden. De praal van de tempels; vlak er naast de ellendige hutten. De rode en de paarse bloemen aan de bomen. Stof, wolken stof, zand en vuil. En over alles heen de overstelpende gloed van de Indische zon. En alles doordrongen en doordrenkt van geuren — de bitter-zoete reuken van het Oosten.

Buiten de Nagori-poort ligt Kaga. Een volmaakt Indisch dorp. Het oord heet door de goden gezegend, wegens het water. Waarlijk, men moet Noord-Afrika en Azië bezoeken om te beseffen, welk een zegen het water is. Waar het ontbreekt, is het Niets. Waar geen water is, kan geen mens wonen. Waar het water was, maar door de zorgeloze mens verkwist werd en verdreven, daar stierf de beschaving. Daar werden de weligste landouwen in grauwe zandvlakten herschapen. Daar hernam de woestijn zijn rechten en daar is alles wat leefde en bloeide, alles wat droomde en streefde, alles wat streed en werkte en beminde onder het dode zand bedolven.

Welk een les leren ons die woestijnen! Welk een vermaan vormen die onafzienbare dorre vlakten van Klein-Azië en India! Daar was het water, daar waren de akkers, daar woonden eens de mensen. Maar zij kapten roekeloos in de bergen het bos; zij verbruikten de wouden; zij verspilden het hout. En niet langer werd het regenwater in de bergen vastgehouden, doch het ging in vernielende vaart omlaag, het sleurde de vruchtbare humuslagen weg en ziet — de zorgeloze mens verloor de bron van zijn bestaan, verloor het water en verloor de grond. Geve de hemel, dat spoedig

Zo zit de vogelaar op menige markt in India met zijn tamme vogeltjes, die wiegen op hun stok.

De oude stadsmuur van Jodhpoer heeft aan beide zijden kleurige winkeltjes.

onze Indonesische vrienden, als zij de verantwoordelijkheid aanvaarden voor het ganse landsbestuur, deze wijsheid deelachtig worden en dat zij zich spiegelen aan de afschrikwekkende lessen, die de natuur ons geeft. Want dan alleen kunnen grote delen van Indonesië, waar reeds thans de bergen kaal en naakt staan en reeds thans de erosie haar vernielend werk begon, nog voor de mens worden behouden.

Hoe dit dan zij — Kaga is beroemd om zijn helder, puur en zuiver water. Beroemd ook om een jaarmarkt. Dan is Kaga vol kramen en tenten; dan is die Oosterse wereld nòg bonter, nòg kleuriger, nòg voller van geuren en schrille geluiden dan anders. Dan zijn er de potsenmakers en de goochelaars, de toverlieden en de waarzeggers en de verkopers van ontelbare lekkernijen.

Die kermis wordt gehouden ter ere van een godin. Haar naam is Sietla Mata en zij wordt vereerd, omdat zij de mens beschermt tegen de pokken.

De Hindoes hebben eerbied voor hun goden en godinnen. Daar zijn natuurlijk Brahma, de schepper, Vishnoe, de bewaarder en Siwa, de vernieler; maar er zijn ook honderden andere goden en godinnen, die allen wel ergens hun tempel bezitten en die altijd wel ergens worden vereerd. Dat is wat de Hindoegodsdienst recht op eerbied geeft in onze ogen. Het geloof en de eerbied voor de goden leven in de harten van deze millioenen.

Zo is het. Maar van alle godinnen, die aanbeden worden om een deugd, welke zij niet bezitten, is zeker Sietla Mata het zinnebeeld.

Want zo laakbaar het is, onze Westerse verworvenheden hovaardig te stellen tegenover Oosters geloof, zo zeker is het, dat deze Sietla Mata het wonder niet vermag, dat de Hindoe-gelovigen in haar vereren. Want Sietla Mata kan de mensen niet beschermen tegen pokken. Dat konden ook de Indiërs zelf niet, noch hun tovenaars, noch hun vrome monniken, noch hun kluizenaars, noch hun geleerden, noch hun dokters. Die pokken zijn, de eeuwen door, voor de Indiërs een gesel geweest, gelijk zij voor vele Oosterse volken een gesel waren. Woedend, schrikwekkend en onontkoombaar hebben in dat Oosten altijd de pokkenepidemieën geheerst en men stierf er aan, tienduizenden stierven er aan, en men boog zich onder de plaag en men bleef sterven, totdat zij op gelijke onnaspeurlijke wijze weer ophield als zij gekomen was. *Dit* heeft althans het Westen aan de Oosterse wereld geschonken: het vermogen om de pokken te beteugelen en te voorkomen. *Dit* is althans een oprecht geschenk van het Westen aan het Oosten: dat door de vondsten van onze Westerse wetenschap de Oosterse volken tegen de vernietigende epidemieën worden beschermd. Gelijk ook in Indonesië tussen de volken en hun ontzettende kwalen zich alleen de Nederlanders stelden — onze doktoren hebben de Indonesiërs van de pokken en de cholera bevrijd, zij beteugelen de malaria, zij genezen de framboesia en de mijnwormziekte, zij voorkomen zelfs de pest.

Dit bedenkt men op het feest van Sietla Mata.

Toch aanbidt men haar. Dat is ook goed. Dat is goed, zo-lang de mannen en de vrouwen en de kinderen, die haar hun bloemenoffers brengen, op de armen maar die kleine merktekens dragen van de injecties tegen pokken. Dan hindert het niet. Dan mogen zij zich veilig buigen. Want als gezegd, Sietla Mata is de enige godin niet en ook de enige vrouw niet, die vereerd wordt en aanbeden om een deugd, welke zij niet bezit . . .

Ingetogen, en toch opgewekt vrolijk, en toch met de ietwat weemoedige ernst van het Oosten — vrouwen en kinderen van Jodhpoer.

Wegen van India

Jodhpoer ligt wel in het hart van Rajpoetana, maar nog lang niet in het hart van die kolossale punt van Azië, die tot kort geleden Brits-Indië heette en die thans verdeeld is tussen de met Engeland nog door een formele band verbonden onafhankelijke staten India en Pakistan.

De reiziger zou zich, van Jodhpoer uit, naar het Noorden kunnen begeven om er de wonderbaarlijke pracht van Kasjmir te bezoeken, dat daar omhoogstijgt tot zijn heerlijke tuinen en boomgaarden overgaan in de stille wouden van de Himalaya. Hij zou er ook Pesjawar kunnen bezoeken, de Indische stad die dicht bij de Khyber-pas ligt, die vermaarde bergpas naar Afghanistan waardoor, sinds eeuwen vóór Alexander, alle veroveraars van India het land in kwamen.

Of de reiziger zou zich naar één dier grote wegen kunnen begeven. Wegen van duizend kilometer en meer: van Bombay door de bergen naar Madras. Van Madoera in het Zuiden naar Amritsar in het Noorden. Of, de grootste weg van alle: van Delhi over Agra, Cawnpore, Allahabad en Benares naar Calcutta. Dat is de grote weg door het beroemdste deel van India: het stroomgebied van de Ganges.

Wij mogen niet nalaten één van die grote witte wegen te beschrijven.

Het zou mogelijk zijn, te verhalen van een autoreis of van een reis in één van India's gloeiend-hete treinen. Maar wij verkiezen het verhaal, dat Kipling heeft verteld. Zeker, Rudyard Kipling was een imperialist. Zeker, hij zou de ontwikkeling van deze tijd niet meer begrijpen en in vurige gezangen zijn klacht zingen over het verval van een Imperium. Maar hij had India lief. Heel zijn hart hing aan dit India, het land zijner geboorte. Zijn „Kim" is een epos, zoals over niet één Oosters land ooit door een Westerling geschreven werd. Niet doordringender kan men India beschrijven, niet feller en niet kleuriger kan men het laten leven, niet inniger kan men van zijn genegenheid voor land en volk getuigen, dan door deze bladzijden, waarin verhaald wordt hoe de kleine Indische jongen Kim zich met zijn lama, met de Hindoe-monnik, die de bron der waarheid zoekt, beweegt langs India's eindeloze witte wegen.

„Laat ons nu gaan," mompelde de lama en bij het klikken van zijn rozenkrans liepen zij zwijgend mijl na mijl. De lama was diep in meditatie, maar Kim's heldere ogen waren wijd open.

Zij ontmoetten een troep langharige, sterk-riekende Sansis met manden hagedissen en andere lage gedierten op hun rug, de magere honden snuffelend achter hun voeten. Deze mensen hielden zich aan hun eigen kant van de weg, zich schuw en haastig voortbewegend en alle andere kasten

gaven hun ruim baan, want de Sansi is wel zeer onrein. Achter hen, stijf en met grote stappen lopend, de herinnering nog dragend aan de ketenen zijner voeten, ging een man, die pas uit een gevangenis bevrijd was, met zijn gevulde gestalte en zijn gladde buis bewijzend dat het Gouvernement zijn gevangenen beter voedt dan de meeste eerlijke mannen zichzelf kunnen voeden. Kim kende die gang der gevangenen, en spotte er vrolijk mee toen zij de man voorbijgingen. Toen kwam een Akali, een Sikh met wilde ogen en met wilde haren, in de blauwgeruite kleren van zijn geloof en met schijven van gepolijst staal op zijn hoge blauwe tulband. Zeker kwam hij terug van een bezoek aan een der onafhankelijke Sikhstaten, waar hij de oude glorie van de Khalsa had gezongen voor universitair geschoolde vorstenzonen met hoge schoenen en wit-wollen rijbroeken. Kim zorgde, die man niet te hinderen; want het humeur der Akali's is slecht en hun arm is snel. Hier en daar ontmoetten zij vrolijk geklede troepen dorpelingen, op weg naar feest of kermis. De vrouwen, met de kleine kinderen op de heupen, liepen achter de mannen; de oudere jongens knabbelden op stukken suikerriet, sleepten koperen locomotiefjes als speelgoed, dat men voor een stuiver kopen kan, achter zich aan, of lieten uit goedkope spiegeltjes de zonnestralen blikkeren in de ogen der voorbijgangers. Men kon bij hen, die van de markt kwamen, dadelijk zien, wat zij gekocht hadden; wie mocht twijfelen moest maar kijken hoe de vrouwen, bruine arm tegen bruine arm, de glazen armbanden vergeleken, die uit het Noord-Westen komen. Deze feestgangers gingen langzaam voort; zij groetten elkaar en maakten grappen, stilstaande om te onderhandelen met verkopers van zoetigheden of om even te bidden bij een tempeltje aan de weg soms Hindoes, soms Mohammedaans —, want de lagere kasten van beide godsdiensten delen die in schone onpartijdigheid. Een massieve lijn, blauw, rijzend en dalend als een haastige rups, kwam dan

Twaalf jaar oud is het bruidje dat men, met bloemen gesierd, bij de grote trom ziet staan. Tegen het kinderhuwelijk in India zijn vele stemmen verheven en zeer geleidelijk neemt het gebruik om kinderen met elkander in het huwelijk te doen treden af. In vele kringen in India is het kinderhuwelijk reeds geheel in onbruik.

De jonge bruidegom.

door het stof bewogen. Dat was dan een troep *changars* — de vrouwen, die alle dijken en banen van de spoorwegen in het Noorden hebben gebouwd — een breedvoetige, zwaargebouwde, forse, in dofblauw geklede troep aarde-draagsters, die zich haastte langs de weg. Zij behoren tot een kaste waar de man niet meetelt; en zij lopen met de vierkante elbogen, de wiegende heupen en de hooggeheven hoofden van vrouwen, die gewend zijn zware lasten te dragen. Wat later zou een bruiloftstoet op de Grote Weg komen met veel muziek en veel geschreeuw en de geur van goudsbloem en jasmijn zou nog sterker zijn dan die van het stof. Men kon de draagstoel van de bruid zien, een schemering van rood en goud, terwijl het versierde paardje van de bruidegom wat gras zou stelen van een voorbijkomende kar met veevoer. Dan zou Kim meedoen met het spel van goede wensen en slechte grappen, het paar wel honderd zonen en geen dochters toewensend, zoals men dan zegt. Nog boeiender was een rondtrekkend dierentemmer, met wat halfwilde apen of een hijgende, zwakke beer; of een vrouw met bokshoorns aan de voeten, waarmede zij op een koord tussen twee bomen danste. En dan zouden de paarden schichtig worden en de vrouwen zouden schrille kreten van verbazing slaken.

De lama sloeg de ogen nimmer op.

Hij zag de geldschieter niet op zijn snelle paard, onderweg om ergens zijn wrede woekerrente te gaan innen; hij zag ook niet de kleine troep hard-schreeuwende, diepstemmige Inheemse soldaten met verlof, nog wel in de rij lopend, maar toch verheugd om even vrij te zijn van ransel en geweer. Zelfs de verkoper van Ganges-water zag hij niet, ofschoon Kim dacht dat hij daar wel een kruik van kopen zou.

De lama keek maar standvastig naar de grond, terwijl hij regelmatig voortschreed, uur na uur; zijn ziel was elders. Maar Kim was in de zevende hemel. De Grote Weg liep hier over een dijk, aangelegd om overstromingen te voorkomen, zodat de wandelaar links en rechts op gans India neerkeek. Het was prachtig de langzame wagens vol graan of katoen te zien, zich langzaam voortbewegend over de landwegen. Men kon een mijl ver hun krakende assen horen, en zij kwamen naderbij totdat, met veel geschreeuw en gillen en slechte woorden van de begeleiders, zij de dijk op kwamen. Het was even mooi om over het vlakke land te zien, waar de mensen, kleine stippen van rood en blauw en rose en wit en saffraangeel zich langs de smalle wegen naar hun dorpen begaven.

„Dit land is goed," zei Kim dan eindelijk, als zij vele uren gelopen hadden. „De lucht is goed en het water is goed."

„En zij zijn allen gebonden aan het Wiel," zei dan de wijze lama. „Gebonden aan leven na leven. En aan geen van hen allen is de Weg getoond."

En zo zouden Kim en zijn lama dan een rustplaats zoeken.

Dan zou de zon brede gouden spaken van licht zenden door de lage takken van de mangobomen; de parkieten en de duiven zouden bij honderden een rustplaats zoeken; tjilpende en schetterende vogels zouden bijna over de voeten van de reizigers lopen; en het geschuifel en geritsel in de

takken zou doen weten, dat de vleermuizen zich klaar maakten voor hun nachtelijke tochten. Snel zou dan het licht nog even bloeien, de gezichten en de wagens en de hoorns van de buffels bloedrood kleurend. Dan viel de nacht, de lucht verkoelend, een lage damp als een blauw-grijze schemer over het land trekkend en dan zou men, scherp en duidelijk, de geuren onderscheiden van de rook van brandend hout en van het vee en de goede geur ook van tarwekoeken gebakken in de as...

Wel, dit was dan Kiplings „Kim" en Kiplings India.

Dat is ook vandaag de dag nog het echte India.

Er is ook het India van Gandhi. En het India van de hongersnoden, de pariahs, de rassenhaat, de tierende menigten die elkanders tempels schenden, de smerige stadswijken, de afschuwelijke armoede, de kinderhuwelijken, de slopende arbeid in gloeiend hete kolenmijnen. Er is een India van Pandit Nehroe, dat zich moeizaam een weg zoekt als onafhankelijke natie, omringd door vele gevaren. Er is het India van de universiteiten, van de parlementen, van de massabetogingen.

Maar groots en onvergankelijk is het India van die Grote Wegen. Daar trekt alles voorbij in een nimmer eindigende cavalcade. Daar gaan de pralende vorsten nog in hun staatsiewagens, de ministers en de politici in hun blinkende auto's; maar daar gaan ook de arbeiders, de priesters, de kermisgasten, de boeren en de bedelaars — de levende mensen van het levende India. Van dat land, waar meer dan 400 millioen mensen wonen. Met zijn dwarreling van volken en rassen en kasten en godsdiensten en talen.

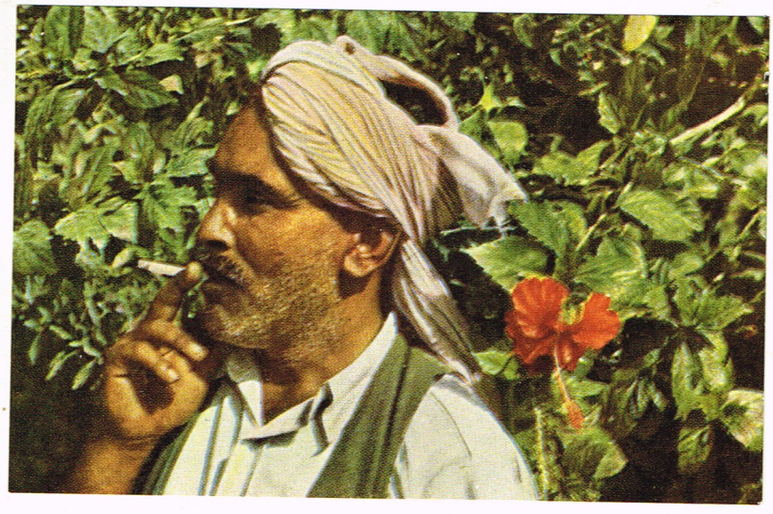
Nog één herinnering.

Ergens in een smerige volkswijk van Calcutta zagen wij een bedelaar. Hij zat op de grond, geleund tegen een stenen muur. Uren in de schaduw, uren in de zonnebrand, dan weer uren in de schaduw. Wanneer wij daar ook voorbijkwamen, altijd zat daar die oude, blinde man. Om de magere leden een rafelig wit kleed. Vóór zich een houten nap. En verder niets. Maar van tijd tot tijd hield iemand even stil, en dan werd wat droge rijst, of wat groente, of een vrucht in die nap gelegd. Dat nuttigde dan die bedelmonnik en verder zat hij daar.

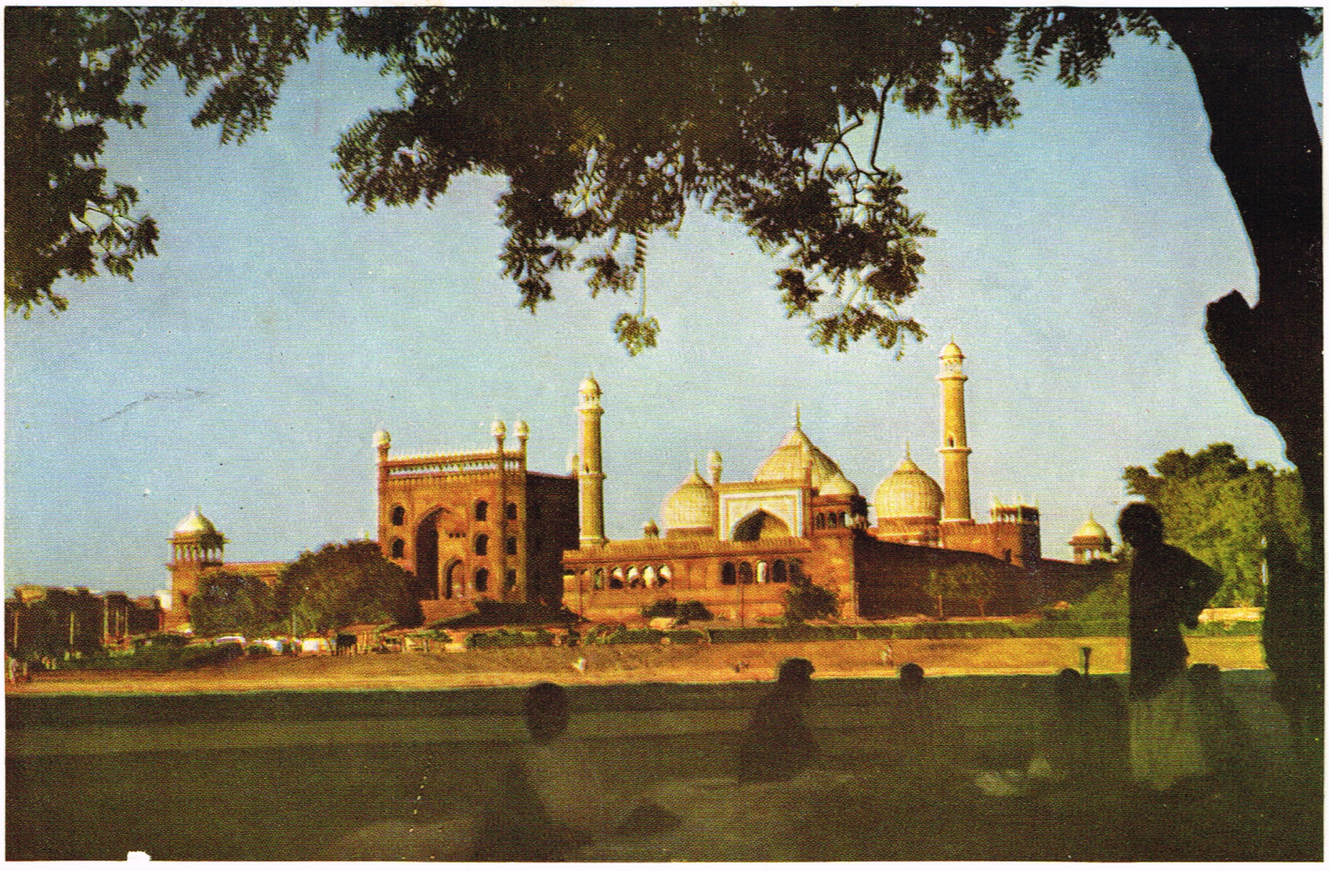
Twee jaar later waren wij weer in Calcutta. En ziet, op dezelfde plaats zat nog altijd die bedel-monnik.

„Wat als hij sterft?" vroegen wij een Engelsman.

„Well," was het antwoord, „dan halen zij hem er vandaan. Dan heeft hij zijn weg door het leven afgelegd en dan mag zijn lichaam rusten in de warme grond." Hij was al tamelijk lang in India, die Engelsman.



Deze Indiër in Karachi toont in zijn gelaatsvorm duidelijk, dat hier in India volken wonen, wier oord van herkomst ergens in Europa ligt. Grieken en Perzen, Turken en Arabieren, Afghanen en Hunnen hebben in de loop der eeuwen, hun stempels gedrukt op het conglomeraat van volken, dat thans India en Pakistan bewoont.



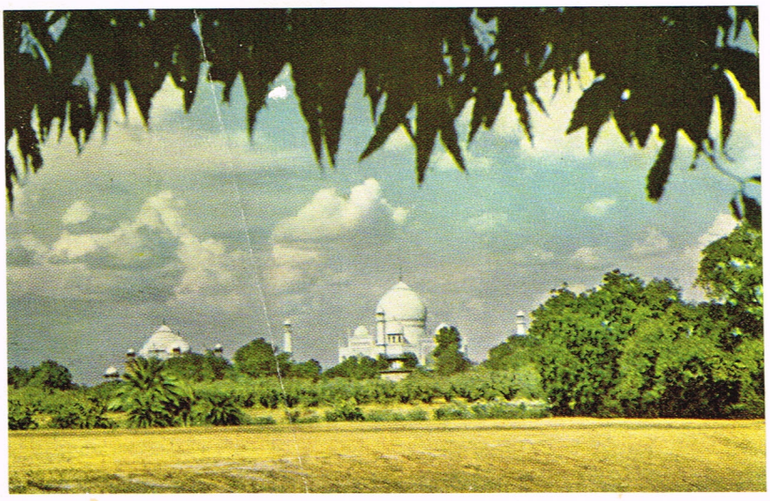
Delhi kan men de stad noemen die staat op de plaats, waar eens tien steden stonden. Reeds in de vroege oudheid stond hier een stad. Die werd vernietigd. Een nieuwe stad verrees, om eveneens weer te verdwijnen. Thans staan er twee steden: het Oude en het Nieuwe Delhi. De oude stad is typisch Indisch; de nieuwe is vol moderne gebouwen, vol kantoren en regeringspaleizen, die in een eigenaardige stijl zijn opgetrokken, die tegelijk namaak-Grieks, Engels en Oosters is. Vele dezer soms zeer grote gebouwen — het regeringsgebouw is geweldig groot — zijn zeer lelijk; andere krijgen door het wit der muren en het wit der zuilen onder de blauwe hemel een zekere schoonheid. Schoner echter zijn de Indische tempels en moskeeën en Delhi's Dsjama Masjid is tegelijk de grootste moskee ter wereld.

Van Bimbisara tot Pandit Nehroe

Wij mogen, voor wij de wonderlijke wereld van India en Pakistan verlaten, nog even terugzien op de historie van dit land, waar zich de Hindoe-cultuur heeft gehandhaafd, die met de Chinese de oudste beschaving vormt, welke tot vandaag de dag bleef voortbestaan. Als wij dan Bimbisara noemen, die in het jaar 543 vóór Christus ergens in Noord-India een troon besteeg, dan is dat niet alleen, omdat hij een persoonlijk vriend van Boeddha was en in het geheel niet, omdat hij de eerste heerser in India zou zijn, maar wel omdat deze vorst de eerste figuur is, die uit de grijze nevelen van India's historie duidelijk naar voren treedt.

Natuurlijk begon die geschiedenis veel vroeger. De opgravingen bij Mohenjo Daro leren, dat in het Westen van India een bloeiende beschaving heeft bestaan, die haar hoogtepunt bereikt heeft in de eeuwen tussen 3250 en 2750 v. C. Het merkwaardigste daarvan is, dat men maar nauwelijks tempels en paleizen heeft opgedolven, maar wel een stad vol verdiepingshuizen van gewone burgers — handelaars en boeren.

Dit is vooral opmerkelijk, omdat de ganse verdere historie van India een geschiedenis vormt van machtige vorsten, woeste invasies en wilde strijd. Het wonder, dat drie grote godsdiensten in India konden opbloeien — het Brahmanisme, het



Zo ziet men, uit de verte, achter hoge bomen de Taj Mahal — een blank juweel in groene zetting.

Jainisme en het Boeddhisme — wordt te groter als men bedenkt, dat die ongehoorde ontwikkeling van godsdienst en levenswijsheid mogelijk was in een wereld, die door een onophoudelijke strijd van volken, vorsten en invallers werd verscheurd.

Zó onophoudelijk zijn in dit warme India door de eeuwen heen vreemde invallers binnengetrokken, dat het zelfs moeilijk is de oorspronkelijke bevolking nog te onderscheiden. Zeker behoren de Dravida's daar toe, en ook de Bhils en de Minas, die nu nog als primitieve stammen in de wildernis leven.

Zeker weet men echter ook dat zeer vroeg een Indo-Europese invasie over India spoelde; men meent zelfs, dat die stammen oorspronkelijk uit Midden-Europa zijn gekomen. Stellig hebben die volken zich met de toen-inheemse rassen vermengd; het contrast tussen de licht-kleurige Indo-Europeanen en de zeer donkere inheemsen was mede de oorsprong van het kastenstelsel, dat door de Brahmanen werd uitgewerkt en dat de Indische samenleving heeft beheerst tot in onze tijd — thans pas wordt de ijzeren greep van het strenge kastensysteem wat losser.

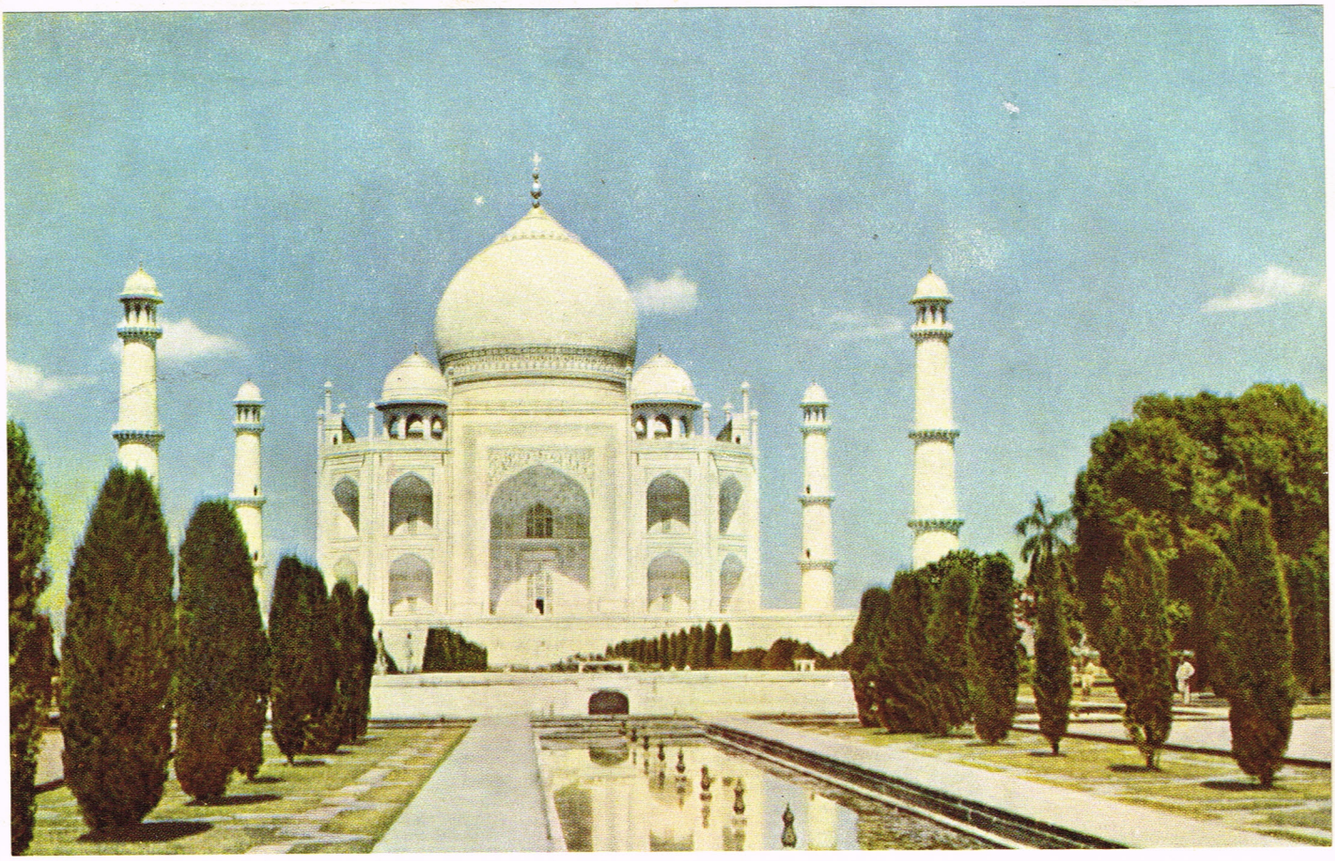
Toen de Indo-Europeanen eenmaal goed gevestigd waren, begonnen zij ook onderling oorlog te voeren — men kan zeggen, dat die oorlogen in India onophoudelijk hebben voortgeduurd totdat, in de negentiende eeuw, het Engelse bewind geconsolideerd was. Het is mogelijk, dat de verdeling in een onafhankelijk India en een onafhankelijk Pakistan, waartoe in 1946 werd besloten en die aanvankelijk explosies meebracht, er toe zal bijdragen om de vrede in India te bestendigen.

Wat dan onze Bimbisara betreft, die in de zesde eeuw vóór Christus, vijftien jaar oud, ergens in Noord-India de troon besteeg, men weet van hem dat hij een wijs en vooruitziend heerser was, in Rajagriha een grote nieuwe hoofdstad bouwde en dat zijn zoon het rijk nog uitbreidde, op zijn beurt een stad bouwde, waar thans Patna staat, en dat op hem weer andere Kshatriya-vorsten volgden, waarna tenslotte Chandragoepta het allereerste Indische Keizerrijk gesticht heeft.

Vóór dit geschiedde, doorleefde India nog twee invasies. Eerst had Darius, koning van Perzië, de gehele Indus-vallei veroverd — in 518 v. C. — en daarna was Alexander de Grote met zijn formidabele legers gekomen — in 327 v. C.

Toen Alexander met zijn Macedonische phalanx en zijn Griekse ruiterscharen eenmaal was vertrokken, zou het tot 1498 duren alvorens opnieuw het Westen India bereikte. Toen namelijk bouwde Vasco da Gama zijn marmeren pilaar in Calicoet.

En toen Alexander dan vertrokken was, werd Chandragoepta de eerste vorst, die in



Monument van liefde . . . .

Akbar de Grote, keizer van het rijk der Mongolen in Hindoestan en de beroemdste vorst van de Groot-Mogols, heeft tijdens zijn bijna vijftigjarig keizerschap de stad Agra, die naar hem Akbarabad werd genoemd, tot de schoonste van India gemaakt en gedurende de gehele tweede helft der zestiende eeuw bloeiden in Agra cultuur, wetenschappen en beschaving. Agra zelf was reeds eerder tot bloei gekomen: sinds 1504, toen Lodhi, de Afghaan, haar tot zijn residentie koos. Sindsdien groeide de stad tot schitterende pracht totdat, na Aurangzeb, het verval intrad en menigmaal veroveraars stadswijken, tempels en paleizen verwoestten.
Ongewoon prachtig is het fort, dat Akbar zelf liet bouwen — van de Jasmijntoren heeft men een verrukkelijk uitzicht.

In hetzelfde Agra liet een later heerser, de Mogol Sjah Dsjehan, in 1648 het mausoleum van wit marmer bouwen, dat men afwisselend „het schoonste bouwwerk ter wereld" en „het achtste wereldwonder" heeft genoemd.

Sjah Dsjehan liet het bouwen toen zijn lievelingsvrouw gestorven was: de keizerin Arjumand Bânoe Begam, die tijdens haar leven al Moemtaz Mahal, de kroon van het paleis, genoemd werd. Zij was vermaard om haar schoonheid en geliefd om haar menslievendheid en zij was waarlijk de kroon op het leven van Sjah Dsjehan.

Zij was negentien, toen zij de vorst trouwde; zij was nog geen veertig, toen zij stierf. Tijdens het huwelijk dat, zoals een Indisch dichter zegt, een paradijs van liefde was, schonk zij Dsjehan veertien kinderen en toen het veertiende geboren werd is zij gestorven.

Sjah Dsjehan was een geslagen man. Twee jaar rouwde hij, twee volle jaren rouwde zijn hof, twee volle jaren mochten in stad en land geen sieraden gedragen worden; geen feest mocht worden gevierd en geen muziek mocht klinken. Het volk heeft meegerouwd en nog jarenlang was de maand Zikad, waarin zij stierf, een rouwmaand.

Rondom het graf liet de vorst een tuin aanleggen en toen riep hij de bouwmeesters van gans India bijeen om hem ontwerpen voor te leggen van een mausoleum. Dat van Oestad Isa werd gekozen en toen werden kunstenaars en ambachtslieden uit alle windstreken naar Agra geroepen: metselaars uit Bagdad, koepelbouwers uit Turkije en uit Samarkand, mozaiekleggers uit Kanauj en schoonschrijvers uit Sjiraz.
Grondstoffen voor het mausoleum kwamen uit gans Azië. Het marmer kwam van Jaijoer, het blankste marmer van het gehele werelddeel. De rode zandsteen werd in eindeloze karrevrachten uit Fatehpoer Sikri aangedragen. Er kwam jaspis uit de Poendsjaab, jade en kristal uit China, turkooizen kwamen uit Tibet, lapis-lazuli en saffieren uit Ceylon, koraal en cornalijn uit Arabië en amethyst uit Perzië. Twintigduizend mensen hebben twee-en-twintig jaar aan dit marmeren juweel gewerkt, waar men later ook de vorst zelf zijn laatste rustplaats heeft gegeven, naast die van de vorstin, voor wie dit monument van liefde werd gebouwd.

Thans staat het blank en rein met zijn torens en zijn ronde koepel te midden van een Oosterse tuin. Daar staan palmen en cypressen, citroenbomen en struiken, waaraan altijd bloemen bloeien en er zijn drie-en-twintig fonteinen in de marmeren vijvers, waarin de lotosbloemen drijven op het spiegelende water.

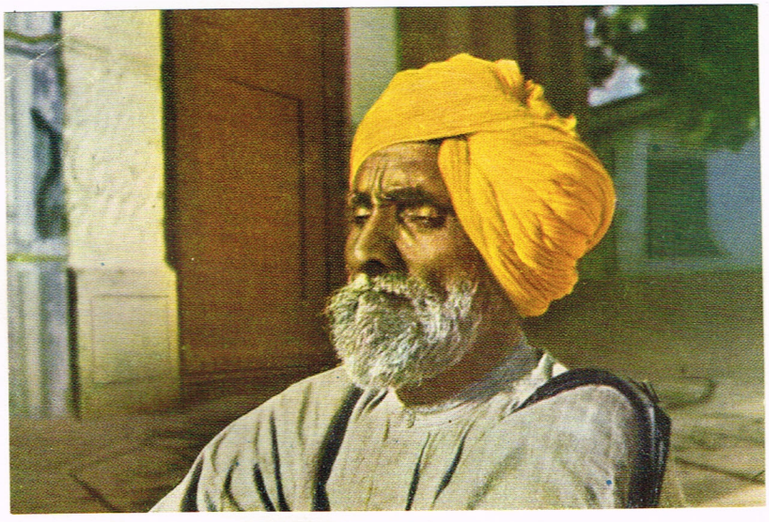
zijn Maurya-rijk het grootste deel van India onder één gezag verenigde — 321 voor Christus — en na hem zou een van zijn honderd kleinzoons, de beroemde vorst Asoka, dit werk voltooien.

Asoka is het zeldzame voorbeeld van de vorst, die tegelijk monnik was. Zijn roeping als Boeddhistisch monnik beheerste zijn daden als koning; hij leerde de volken van India verdraagzaamheid, eerbied voor elkanders geloof en eerbied voor het leven. Asoka's bewind, dat zeven-en-dertig jaar duurde, was een hoogtepunt van vrede en beschaving in India's historie.

Het verval kwam spoedig en het duurde eeuwen. Asoka's rijk kwam tot ontbinding; er kwamen enige invasies; een eerste poging van de Hunnen werd nog afgeslagen. Pas Chandragoepta II zou het rijk weer verenigen en hij liet zijn zoon in 411 na Christus weer een groot rijk achter. Dit bleef niet lang bestaan. Want in 465 kwamen de Hunnen terug en zij overstroomden, onder Torama, een groot deel van het land. Pas in 606 zou een vorst opstaan die, nadat de Hunnen reeds verdreven waren, het land weer zou verenigen — deze Harsha heerste in het gehele stroomgebied van de Ganges. Dat was een nieuwe bloeitijd, die men wel India's Gouden Eeuw noemt.

Dan sterft Harsha, in 648, en opnieuw volgt ontbinding en volgen de invasies. Nu komen zij uit het Westen. Want daar is de Islam ontstaan en tot zo forse bloei gekomen, dat zij de Arabieren als een stormwind over Noord-Afrika en Azië jaagt. Eerst verovert Muhammed Qasim Sind en tot in de negende eeuw heersen de Kaliefen van Bagdad over West-India. Dan eindigt dit Arabisch bewind en komen nieuwe meesters. Dat zijn ook Mohammedanen, maar het zijn de Toerki's onder Mahmoed. Die kwamen in het jaar 1001 en zij brachten de Islam tot in het hart van Hindoestan. Op Mahmoed volgen andere heersers; deze heerschappij van Mohammedaanse Toerkivorsten duurt eeuwen. Ala-oed-din, die in 1316 sterft, had in geheel India, behalve in het Zuiden, de Islam gebracht.

Er komen dan verscheidene invasies van Hunnen. Zij worden, in de vijftiende eeuw, met toenemende moeite afgeslagen. En als, na Vasco da Gama's eerste bezoek in 1498, de Portugezen in de eerste decennia der zestiende eeuw hun factorijen komen stichten, vinden zij een India, dat verdeeld is in zeer talrijke kleine, onafhankelijke, elkaar bevechtende rijkjes — Mohammedaans in het Noorden en Westen, Hindoes in het Zuiden.



Mensen van India. (1). Een Indiër met gele tulband. Gij weet niet wat hij denkt, wat hij hoopt, wat hij verlangt en wat hij droomt . . . .

Mensen van India. (2). Zo lopen, net als deze jongen met zijn ezeltjes voor het Fort van Agra, ontelbare mensen over India's eindeloze witte wegen.

Dan echter komt Zahir-oed-din Mohammad, bijgenaamd Babar — de Tijger. Een Mongool, in 1483 in Khokand geboren uit een geslacht van Tartaarse veroveraars. Van vaders zijde stamt hij af van Timoer, van moeders kant van Dsjengis Khan. En als deze Babar zijn koninkrijk Samarkand verloren heeft, grijpt hij de macht in Kaboel en van Afghanistan uit komen zijn Tartaarse legers als een stormwind over India. Door corruptie, door omkoperij en in geweldige gevechten, waarin Delhi en Agra veroverd worden, vestigt de Tijger in India de macht der Mongolen. Zijn zoon Hoemayoen wordt eerst verdreven en in een koude nacht in ballingschap wordt diens zoon Akbar geboren. Dan vat vader Hoemayoen nieuwe moed, herovert grote delen van India en trekt als Keizer de stad Delhi binnen.

Als Akbar, na zijn vaders dood, te Kalanaur de troon bestijgt, is hij nog geen veertien jaar oud. Een gevaarlijke opstand onder de Hindoe Hemoe wordt als door een wonder onderdrukt en van 1562 af begint dan Akbar's heerschappij over India, waarin Akbar zal bewijzen, dat hij een der grootste vorsten der historie was. In 1605 strekte het rijk der Mongolen zich van Afghanistan in het Noorden uit over geheel India; alleen ten Zuiden van Bombay bleven drie onafhankelijke Mohammedaanse koninkrijken over, terwijl de Hindoestaten waren teruggedrongen tot de uiterste Zuidpunt van het Schiereiland.

Nog één maal zal de Mongoolse heerschappij een toppunt bereiken: onder Aurangzeb. Maar die is, anders dan Akbar, een fanatiek Mohammedaan. En hij heeft gedurende de volle acht-en-veertig jaar van zijn bewind felle oorlogen moeten voeren en als Aurangzeb in 1707 gestorven is,

betekent dat tegelijkertijd het einde van de laatste vorst over een, voor de laatste maal goeddeels onder één bewind verenigd, India.

Er volgt een halve eeuw van afschuwelijke burgeroorlogen en als de Engelse East India Company, die sedert lange tijd haar factorijen exploiteert, het diplomatieke spel tegen de Fransen eenmaal gewonnen heeft, ligt voor Clive de weg wijd-open om de grondslagen te leggen van wat spoedig Brits-Indië zou worden: in 1795 nog maar alleen Bengalen en een rand langs de Zuid-Oost-kust; in 1823 ook al, op Goa en Travancore na, de gehele Westkust; in 1857 vrijwel geheel India behalve Kashmir, Rajpoetana, Mysore en de Nizam's Dominions, die dan echter reeds „beschermde staten" heten. Als in 1858 aan het bestaan van de East India Company een einde komt begint, onder Canning, het tijdperk waarin India formeel en officieel een deel is van het Brits Imperium.

Dit heeft geduurd totdat, in 1946, India en Pakistan onafhankelijk werden, met eigen staatshoofden, eigen regeringen en eigen parlementen, hoewel zij, als Dominions, nog met het Britse Rijk verbonden blijven.

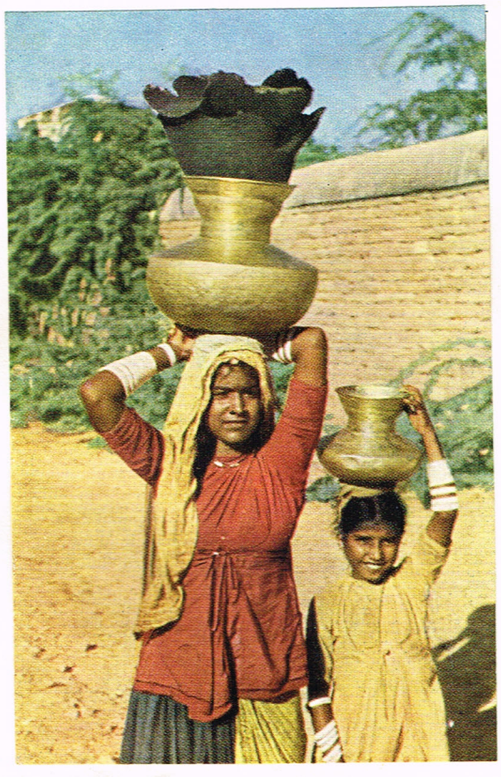
Dat is dan het nieuwe India, waarvan zoëven de historische achtergrond in enkele trekken is aangeduid. Het nieuwe India, in het nieuwe Azië . . .

Wie geloven mocht, dat dit nieuwe Azië met zijn strijd en zijn ontelbare verwikkelingen ook als phenomeen nieuw is, zal uit de historie het inzicht putten, dat Azië nimmer het stabiel en onveranderlijk karakter heeft gedragen, dat velen in het Westen er aan toeschreven. Men spreekt reeds hierom ten onrechte over een „ontwakend Azië", omdat Azië in werkelijkheid nimmer heeft geslapen .

Zeker hebben de laatste dertig jaar zeer vele veranderingen gebracht. In Klein-Azië de inkrimping der Turkse heerschappij en de vorming van nieuwe staten: Transjordanië, Syrië, Irak en Israël. . in het Midden-Oosten de vrijwording van India en Pakistan en het einde van de Britse heerschappij; in het Verre Oosten de onafhankelijkheid van Burma, de zelfstandigheid van Malakka en van Indo-China en van Indonesië en bovenal het verdwijnen van alle Japanse overheersing, de onderwerping van Japan door Amerika en het ontstaan van een Communistisch China.

Metterdaad: geweldige veranderingen.

Ziet men echter terug op de historie, dan valt het niet moeilijk tien, twintig episoden aan te wijzen, waarin zich eveneens veroveringen en omwentelingen hebben voorgedaan, welke de tijdgenoot even ontzaglijk en even onherroepelijk moesten voorkomen als alles, wat wij in onze tijd in Azië gadeslaan. Die volken van Azië echter, die in onze tijd weder de onafhankelijkheid verwierven, moet men toewensen, dat zij op de weg der vrijheid ook vrede, veiligheid en welvaart zullen vinden.



Mensen van India. (3). En zo dragen, in gans India, talloze vrouwen en meisjes in potten en vaatwerk het voedsel, de vruchten en het water uit de bron.

Moeang Thai

Moeang Thai, Thailand, betekent „het land van vrije mensen". Dit is het land dat wij Siam noemden. Gij landt op Bangkok's mooie vliegveld, waar veel Siamese civiele en militaire vliegtuigen zijn — de Siamezen zijn verrassend goede vliegers en er bestaat een levendig Siamees luchtverkeer.

Bangkok ligt aan de Menam, de brede rivier die de Siamezen „de Moeder der Wateren" noemen. De stad ligt niet alleen áán, maar ten dele ook óp de rivier, die vierhonderd meter breed is en vele vertakkingen heeft, welke „klongs" genoemd worden, terwijl er ook nog vele kanalen zijn. Op al dat water liggen ontelbare drijvende huizen. Zeker honderdduizend mensen — Bangkok heeft meer dan een millioen inwoners — wonen in zulke huizen die, zelf van bamboe gebouwd, op bamboevlotten drijven en aan palen vastgelegd zijn. Dit wonen op het water is zeer verstandig, want de Menam overstroomt soms grote delen van de stad. Daarom zijn vele huizen op hoge palen gebouwd, maar de bewoners der drijvende woningen stijgen

De rij der gouden Boeddha's in de Wat Po. Op het eerste gezicht lijken alle beelden hetzelfde — hetzelfde wonder van rust en inkeer en ingetogenheid. Eerst bij aandachtige beschouwing — en wie zou niet tot ernstige aandacht worden gestemd bij deze schoonheid — ziet de bezoeker, dat zij alle onderling verschillen. Zeer klein zijn die verschillen — in de houding van een arm zijn zij uitgedrukt, in de ligging van een hand, in het gebaar van een vinger. Dat is de aanduiding van Boeddha in al zijn geestelijke hoedanigheden en de bezoekers in de tempelgalerij herkennen die en brengen al naar hun eigen geestesgesteldheid en al naar hun eigen innigste verlangens soms voor het éne, dan voor een ander Boeddha-beeld hun stille offeranden.

en dalen met de rivier op en neer. Die huizen-op-het-water met hun daken van palmbladeren en hun bamboe-weranda, waar de bewoners eten en wassen en koken en zitten en praten en muziek maken, behoren tot de aantrekkelijkste aspecten van deze vrolijke stad.

Want de Siamezen zijn een vrolijk volk.

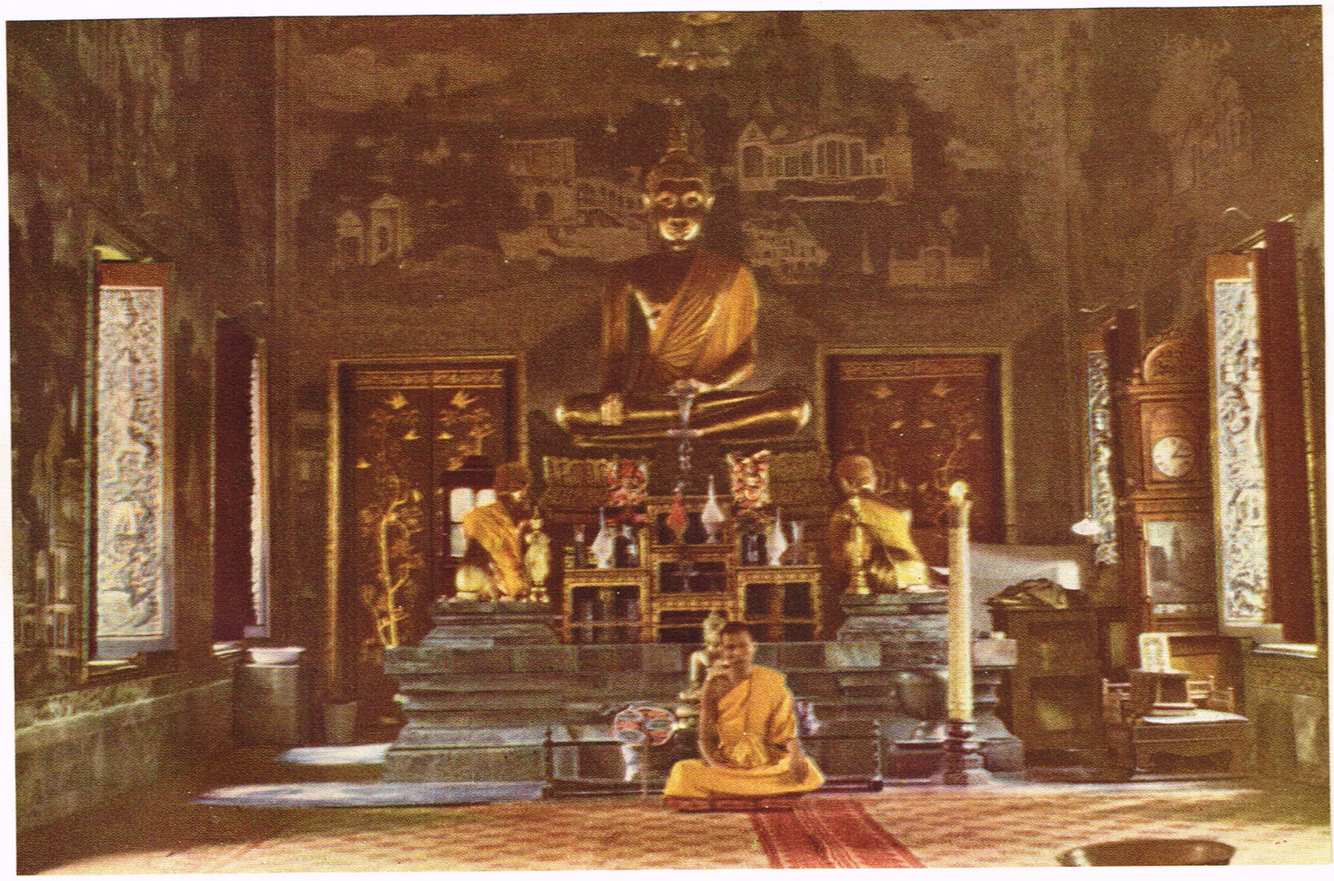
Wanneer men in Siam is, gevoelt men zich reeds omringd door die sfeer van rustige opgewektheid en kalme zorgeloosheid welke, in rustiger tijden, ook het leven van vele volken in Indonesië kenmerkten.

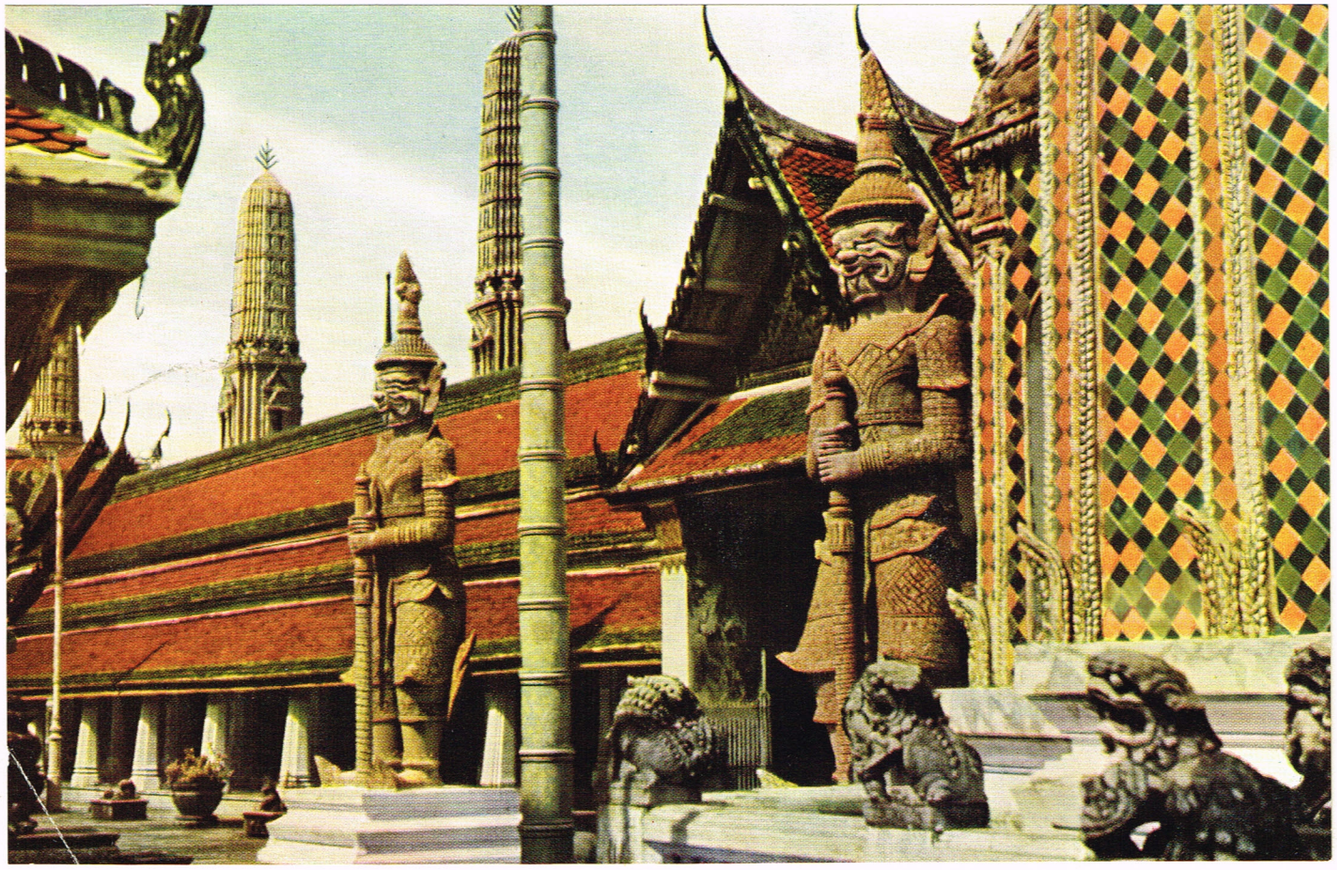
Gij ervaart dit allerwege. Op de kanalen en de klongs varen de honderden diepgeladen sampans, en als er botsingen zijn of verkeersstremmingen op het drukke water, is er dezelfde goedgehumeurde luidruchtigheid, die men ook in de straten, op de kleurige markten en in de parken aantreft, zelfs in het park bij het paleis, waar de witte olifanten in hun stallen staan. En de Siamezen worden zelfs niet boos, wanneer de reiziger opmerkt, dat niet alleen de meeste katten, die hij opmerkt, geen „Siamese katten" zijn, maar dat ook de klassieke „witte olifanten", alleen wit zijn, als men ze wit zou verven.

Vrolijk is het volksleven in Bangkok, vrolijk ook het sociale leven — met vele recepties en soirées bij ministers en gezanten en velerlei festiviteiten in de moderne hotels — Oriental, Trocadero, Royal —; er wordt in goede clubs gezwommen, getennist en gedanst.

Een zekere luchthartigheid heeft de Siamezen ook de Japanse bezetting in de oorlog doen aanvaarden en nadien het regiem van dezelfde premier Songgram doen herstellen. Donkere wolken trekken nochtans

Zo stil, zo half-licht, half-donker is het in de schemerige rust van een Boeddha-tempel.



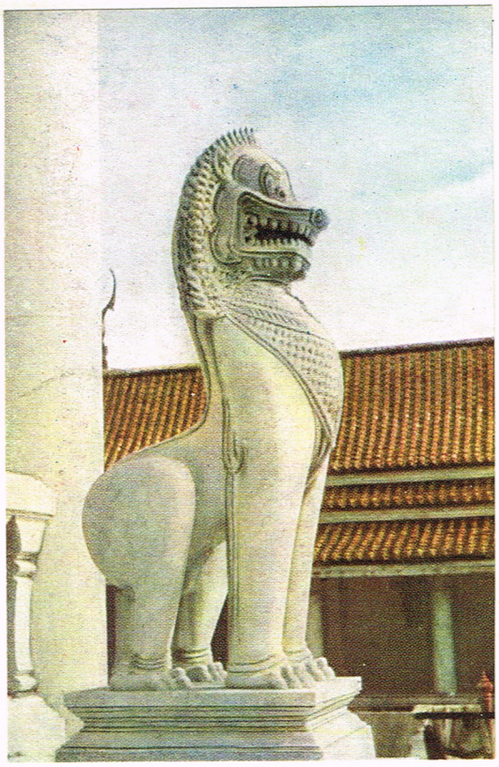


Voor de ingang van de Tempel van de Smaragden Boeddha staan deze stenen wachters — nauwkeurige afbeeldingen van de krijgslieden van eeuwen geleden, toegerust met harnassen en zwaarden.

rondom Siam samen — het heeft wachters aan de grenzen van Malakka tegen communistische benden en het is even waakzaam aan de grenzen van Indo-China en van Burma, van waar, nu China zelf communistisch is, eveneens gevaren dreigen.

Bangkok — de naam betekent: „stad der wilde vruchtenbomen" — is niet alleen het Aziatische Venetië, het is ook een stad van tempels en pagoden. En terwijl, behalve in het moderne stadsdeel met zijn grote gebouwen, verder in Bangkok alles hetzij drijvende hetzij op palen is gebouwd, heeft men de tempels alle op heuvels gebouwd. De tempels — het Boeddhisme is in Siam reeds zeer vroeg gekomen en werd er uit Ceylon gebracht — heten „wat" en het voornaamste van de vele gebouwen, waaruit een „wat" bestaat, heet „bôt". De „bôt" is een door zuilen omgeven hal, waarin de nieuwe priesters worden gewijd en de „vihara" omsluit de zaal, waar gepredikt wordt. Die wordt veelal bekroond door de stoepa, die men in Ceylon „dagoba" noemt, verbasterd tot ons „pagode" en dan is er nog de slanke toren, die „prang" heet. Rondom het tempelcomplex is veelal een muur gebouwd, die aan de binnenzijde een open galerij vormt en in die galerij staan honderden, letterlijk honderden, levensgrote Boeddhabeelden.

De voornaamste tempel is die van de Smaragden Boeddha, prachtig is de Wat Aroen en vol geweldige beelden is de Wat Phrakeo, waar de gehele levensloop van Boeddha in stenen beelden is weergegeven. Het merkwaardigste is nochtans de marmeren tempel, die Wat Benchamabopitr heet. Want dat is een moderne tempel, die in onze tijd gebouwd is. En waar men in India



Een gestyleerde leeuw voor de ingang van de tempel van de Marmeren Boeddha.

en Burma gewend is, slechts tempels te zien die eeuwen oud zijn, daar is het opmerkelijk in de pracht van deze nieuwe tempel het bewijs te zien, dat de Boeddhistische tempel-architectuur ook in deze tijd een eigen leven heeft.

Op een afstand gezien is de Wat Aroen het mooist, die een prachtige hoge toren heeft, welke schittert in het zonlicht en die geheel door juwelen bezaaid schijnt. Maar dat zijn stukken kleurig aardewerk.

Wie tijd heeft, behoort ook naar de bedevaartplaats Phrabat te gaan. Daar is het beroemde klooster door vele muren omringd, daar staat een vergulde toren waarin de vloer met zilveren platen is bedekt en daarin bevindt zich, vóór een Boeddhabeeld onder een gouden troonhemel vol diamanten, de wijd en zijd vermaarde indruk van Boeddha's voetstap — waar ongetelde bedevaartgangers zich vol eerbied voor komen buigen.

De Siamees in zijn kleurige sarong en zijn Siamese vrouw met haar kortgeknipte haren zijn, als gezegd, vrolijke mensen. Hun land is rijk. In de vruchtbare vlakten groeit de rijst, in het heuvelland de rubberboom en daar zijn de eindeloze djatibossen. De grond bergt tin en wolfram en méér delfstoffen. De rivieren zijn rijk aan vis en zo is de zee langs Siam's kusten. Als wij verder vliegen en nog even terugzien, vervult ons de wens, dat het de Siamezen gegeven mag zijn de rijkdom van hun grond verder te ontginnen. Zo veel verder, dat het gehele volk in welvaart leven kan. En moge het een leven zijn in vrede . . .

Singapore

Nu vliegen wij dan voort en voort en wij vliegen over de smalle landengte, die het land van Siamezen en Maleiers tot één geheel maakt en er is niets dan groen bos onder ons en blauwe zee aan onze linkerzijde en als ge het gelukkig treft, daalt eensklaps het toestel en gaat zeer laag vliegen.

Laag boven het oerwoud, laag boven de open plekken waar ook watervlakten zijn, en dan ziet ge ze. Dan zijn zij daar: de olifanten.

Dan vliegt gij laag over de kudde olifanten en gij ziet hoe de tientallen massieve dieren, die zo'n zwervende kudde vormen, eerst ongestoord voortgaan, doch dan, als het toestel zeer laag vliegt, verschrikt op elkaar dringen en hoe dan de grote dieren, die wel de mannelijke olifanten moeten zijn, zich rondom de kudde scharen, met de kleintjes in het midden, en hoe zij dan de zware koppen omhoogheffen en de slurf omhoog en de tanden omhoog en hoe zij, in

die formatie, zich opstellen midden-in een waterplas, waar zij tot de knieën in staan en blijven staan, totdat die vreemde grote vogel weer verdwenen zal zijn.

Dit zagen wij eens met eigen ogen en wij hebben nog lang dit beeld bewaard: die groene vlakte langs de zee, het eenzame oerwoud en de volstrekt mensenloze wildernis, waarin de wilde olifanten zich verweerden tegen een stalen monster in de lucht. De oer-wereld van het oerwoud met de schier-voorwereldlijke olifanten, éven in aanraking met een manifestatie onzer technische beschaving.

Ge vliegt dan maar weer voort.

Vroeger landde men dan eerst nog op het eiland Penang, en dan in Medan, en dan pas in Singapore. Maar wij doen nu maar net, of wij daar rechtstreeks heengaan.

Singapore is een stad van onverwachte tegenstellingen.

Men heeft het wel de uiterste Zuid-Oostpunt van het Aziatische vasteland genoemd, maar dat was onjuist: Singapore ligt op een eiland. Weliswaar slechts door een overbrugd smal water van de wal gescheiden. Maar toch: een eiland.

Men heeft gedacht, dat de Engelsen Sir Stafford Raffles zouden eren, omdat hij de Britse natie een zo onschatbare dienst bewees door in 1819 Singapore te stichten, een stad die ruim een eeuw lang een Brits bastion aan een kruispunt van wereldwegen zou zijn. Maar ten onrechte: Raffles' tijdgenoten vonden het dwaasheid en het heeft tot 1887 geduurd voordat op de Esplanade het standbeeld van Raffles zou verrijzen.

Door een smal kanaal, dat hier en daar slechts 460 m breed is, van het schiereiland Malakka gescheiden, ligt de Britse oorlogshaven Singapore met zijn ruim een half millioen inwoners, waarvan ruim 8.000 Europeanen. Het is de hoofdstad van de Straits Settlements en dankt zijn naam aan het riviertje de Singapore. In het Zuiden liggen de vrijhaven met dok en de „Keppel Harbour" met werven en kaden, loodsen, droogdokken en de spoorwegaansluiting, waar de geregelde lijnboten aankomen. Sedert 1882 is Singapore een steunpunt voor de Britse vloot, maar eerst in 1905 werd de plaats de sterke oorlogshaven, welke Singapore thans nóg is.

En hier: het Singapore van de meer dan 400.000 Chinezen, die in hun eigen Chinese wijk hun eigen leven leven. Iedere nationaliteit heeft in deze grote haven zijn eigen omgeving, zijn eigen buurt. Maar zo als overal ter wereld .... het oude verdwijnt .... het nieuwe komt. En ook hier ziet U het oude China vlak naast het nieuwe China van deze tijd-met-radio-en-telefoon.....

Men denkt veelal, dat Singapore de metropool van het Maleise Schiereiland is. Verkeerd: Singapore staat ook thans nog los van de Maleise Staten en het is allerminst een Maleise, maar wel een Chinese stad. Singapore is de grootste Chinezenstad buiten China; er wonen meer dan 400.000 Chinezen; tachtig percent der stadsbevolking is Chinees.

Men had gedacht, dat Singapore, waar honderden millioenen guldens aan forten en versterkingen besteed zijn en waar de grootste Britse vlootbasis gevestigd was, vrijwel onneembaar zou zijn. Maar het was een vergissing: de Japanners kwamen niet uit zee, doch over land. Daar was niet op gerekend; Singapore viel, het Britse garnizoen gaf zich over en de helft der Nederlands-Indische luchtmacht werd vergeefs geofferd.

Men verwachtte, dat Singapore, zo snel gevallen en bij het uiterste einde gelegen van een zich emanciperend Azië, voor de Engelsen verloren zou zijn: ten onrechte, Singapore heeft zich, evenals Malakka, zeer snel hersteld; de Engelsen zijn er onder hun flinke hoge commissaris MacDonald stevig gevestigd; en ondanks een soort communistische jungle-oorlog in het binnenland, hebben niet alleen de rubber- en tinproductie zich snel hersteld, maar heeft Singapore zich ook als markt van Indische producten ontwikkeld tot het in 1949 voorspoedigste de-meeste-dollars verdienende Britse gebied.

Dit paradoxale Singapore is, zo dicht bij het geschonden Indonesië, een stad zonder oorlogswonden. Als van ouds kan men des avonds de hitte van de dag vergeten aan de maan-verlichte zee bij de Coconut Grove, waar de whisky wat duurder maar de muziek even zacht en de nachtwind even koel is als vóór de oorlog.

En als voorheen is de haven vol schepen en de Chinese stad vol drukte en vertier. Als voorheen kunt ge daar op de vierde étage van een Chinees restaurant de goede spijzen eten — de kikkerboutjes en de vogelnestjes, de haaienvinnesoep en de geroosterde eendevellen, de „chow mein" en de „chop suey" en de karper met gembersaus en de aspergesoep met kreefteneieren en ge drinkt er grote glazen Chinese thee bij en het aardige Chinese dienstertje presenteert U een Havana, die met behulp van gesmokkelde Deli-tabak in Siam gemaakt en weer in Singapore geïmporteerd is.

Daar staat voorts het Raffles Museum en daar is het meertje bij de Thomson Road en daar zijn de Botanical Gardens. Die prachtige plantentuin heeft Raffles gesticht, dezelfde Raffles die, al had hij een domme hekel aan de Nederlanders, toch zo een voortreffelijke en geniale figuur geweest is. En waarlijk, nog vandaag de dag kan het gebeuren, precies zoals dertig jaar geleden, toen men er met grote ogen als jongeman rondwaarde, dat gij even onder een rood-bloeiende flamboyant te schuilen staat voor een [illegible] Singapore's vele

regenbuitjes — en daar zitten dan ineens tien, twintig grote, grijs-bruine apen om U heen en zij kijken de toerist verlangend, vrijmoedig en soms welhaast dreigend aan.

Dat is Singapore. En de taxi's gieren langs de straten, in ontelbare toko's onderhandelt men over zijde en katoen en snuisterijen, in de Chinese theaters snerpen de fluiten en zingen de actrices met nasale stemmen, in de kampongs leven de Maleiers, aan de tramwagens hangen trossen Aziaten van ieder ras en elke huidskleur, in de binnenstad wemelt en wriemelt en kriezelt en krioelt het van een fantastische bedrijvigheid der Chinezen, in de ontelbare pakhuizen hangen de zwoele, zoete geuren van tropische producten en in de haven liggen vele Engelse en Amerikaanse, minder Franse, maar de hemel zij dank, toch ook nog Nederlandse schepen.

Indonesië

Dit is dan het einde van de reis. De snelle vogel van de K.L.M. brengt ons op Batavia's drukke vliegveld Kemajoran. Het goede schip van de Nederland of van de Rotterdamse Lloyd brengt ons in de haven van Tandjong Priok.

Is men met het vliegtuig gekomen, dan heeft men het wonder gezien van de talloze kleine eilandjes die, dichtbegroeid, donkergroen zijn in een blauwe zee maar die, daar waar de zee alle tinten van het lichtste groen aanneemt, in die doorschijnendgroene klaarheid als blauwe schepen schijnen te drijven.

Is men met de boot gekomen, dan is men diezelfde eilanden voorbijgevaren en heeft men gezien, hoe de golven er breken op een wit en eenzaam strand en dan is men de eilandjes Edam en Onrust langs gevaren en het lichtbaken op Tandjong Prioks zware pieren, die in de buitenhaven het schip reeds beschermend omsluiten.

Dan is de reiziger in Indonesië — en zo hij er ooit woonde heeft hij, wáár ook geboren, het gevoel [illegible] te zijn.

Thuis... Laat ons voor het ogenblik niet denken aan al het leed, dat in Indonesië geleden is sinds de Japanse horden in 1942 het land overstroomden met hun geweld, hun hebzucht en hun haat.

Maar voor het ogenblik willen wij stilstaan in het *goede* Indonesië.

Goed is het werk van de Javaan, die zijn sawah ploegt. De karbouw trekt de ploeg, de gulle grond breekt open, de ploeger zingt een lied. De lucht is blauw en zonder wolken, maar eerlang zullen de warme regens komen en de sawah zal een spiegelend watervlak zijn en de groene halmen zullen opschieten en groeien en rijpen, tot zij één voor één met het kleine rijstmesje worden afgesneden en in goudgele bossen door de vrouwen naar het dorp worden gedragen, waar dan dagen lang de liederen zullen klinken die men zingt bij het stampen in het rijstblok.

Goed is het werk van de Westerse planter. Hij heeft geleerd, hoe men de vruchtbare grond van Indonesië méér kan laten voortbrengen dan rijst alleen. Westerlingen

Op Madoera worden weder, als voorheen, de vermaarde stierenrennen gehouden.

hebben naar Indonesië de rubber gebracht, en de thee, en de koffie, en de maïs, en de kina, en de oliepalm, en de cacao, en de agave en zij hebben de planten, die zij van elders haalden, uitgeplant en verzorgd en veredeld en zij hebben er rijke oogsten van gehaald. Dat hebben de planters gedaan en zij doen dat nog en deze Westerse cultures hebben, doordat zij talloze producten lieten groeien die Indonesië zelf niet voortbracht, land en volk honderdvoudig en duurzaam verrijkt.

Goed is het werk van Nederlanders en van Indonesiërs, gezamenlijk volbracht. Daar zijn duizenden kilometers spoorwegen en gewone wegen aangelegd, en havens en vliegvelden; daar zijn vele honderden prachtige bruggen gebouwd; daar zijn geweldige stuwdammen gemaakt, die het water in kunstmatige meren bewaren om er rijstvelden van samen honderdduizenden hectares mede te bevloeien. Er is een landsdienst ingesteld tot voorlichting der bevolking inzake de landbouw; een andere tot verbetering van de tuinbouw; weer andere voor veeteelt en visvangst en nijverheid. Landsdiensten hebben de eenvoudige bevolking doelmatiger leren weven, en potten bakken en allerhande andere takken van nijverheid leren bedrijven. Een landsdienst heeft het volkscredietwezen geregeld; weer een andere verspreidde millioenen boeken;

nog een andere bewaakte de vulkanen om bij een uitbarsting tijdig te waarschuwen. En er zijn de scholen: van het aardige kleine dessaschooltje tot een volledige universiteit. Er is de medische verzorging: van de simpelste poliklinieken in verre dorpen tot de prachtigste ziekenhuizen en de pestbestrijding en de voorzieningen, waarmede men de pokken en de cholera verdreven, de malaria, de framboesia en andere ziekten verminderd heeft. En er zijn de proefstations van de cultures, die altijd weer nieuwe verfijningen en verbeteringen in de productie brengen en tegelijk waken tegen ziekten en plagen. Er is de dienst van het boswezen, die de djatibossen exploiteert en de wildhoutbossen beschermt en die thans met angst ziet, hoe erge gevaren dreigen van de verregaande ontbossing. Er zijn de suikerfabrieken, die eens een onschatbare bron van welvaart vormden. Er is de Paketvaart, die een systeem van scheepvaartverbindingen onderhoudt, dat in de wereld zijn gelijke niet vindt.

Goed is al dit werk dat, mogelijk gemaakt door een voortreffelijk bestuurscorps, in de eerste veertig jaar van deze eeuw Indonesië gemaakt heeft tot een land, waar zeventig millioen mensen in een rechtsstaat woonden, waar veiligheid en vrede heersten.

De invoer van goedkoop textiel, onmisbaar voor Indonesië's tot meer dan zeventig millioen gegroeide bevolking, heeft aan de kunst van het batikken veel schade toegebracht. Met hoeveel liefde en toewijding, met hoeveel traditionele vaardigheid en tot hoe lage geldelijke beloning het batikken in de Vorstenlanden ook geschiedt, het spreekt vanzelf, dat de geïmporteerde machineproducten goedkoper zijn en, daar de behoefte aan textiel zo groot is, moet men die import nuttig en onmisbaar achten. Nochtans is het gelukkig, dat ondanks alles het ambacht van het batikken op Java nog behouden is.

Hoe wàs dit mogelijk?

Het was alleen mogelijk, doordat de Indische samenleving van Indonesiërs, Nederlanders en Chinezen harmonisch samenwerkte.

Dit zij dan onze hoop:

dat die samenwerking in de toekomst wederom bestaan zal.

Indonesië's staatkundige ontwikkeling is na de oorlog sterk versneld; de onafhankelijkheid wordt snel verkregen. Dat gaat niet zonder leed, niet zonder bloed en tranen. Dat gaat, in deze gespleten wereld, niet zonder gevaren.

Men kan niet aan Indonesië denken, nog minder kan men in Indonesië zijn, zonder dit alles te beleven. Ook niet, zonder van zorg vervuld te zijn voor die gevaren.

Men kan alleen hopen, dat de volken van Indonesië en het Nederlandse volk voor rampen bewaard blijven.

Dan denken wij aan twee herinneringen. De eerste: onze Nederlandse kinderen in Indonesië waren menigmaal alleen met Indonesische kinderen en volwassenen. Niet één ogenblik zijn wij dan ongerust geweest. De tweede: men kon, tot 1942, als Nederlander geheel alleen door Java lopen en door ieder ander eiland. Men kon dan, bij dag, des avonds of des nachts, door steden en door dorpen gaan, door bossen en velden, over bergen en door dalen. Men kon langs stille nachtelijke wegen lopen of langs een eenzaam strand. Men kon klimmen op de steilste bergen, kampongs bezoeken, half verscholen in het oerwoud; men kon varen op de brede rivieren of zwerven waar de mangroves staan aan zee. Dat kon men doen. Dat kon ook een Nederlandse vrouw doen. En al die tijd, bij dag en bij nacht, was men dan veilig. Veilig in de eenzaamheid; en veilig tussen de Indonesische bevolking.

En wanneer men op een smalle weg tussen de sawahs het landvolk ontmoette, klonk een groet. En als men bemerkte, dat gij het Javaans verstond, riep men de wandelaar een grap na. En als men even ging rusten in de schaduw, bracht men de bezoeker een klapper en sloeg met het hakmes het groene omhulsel van de cocosnoot, zodat men door een opening de koele klappermelk kon drinken. En als het avond was en in de kampong vertelde een dalang bij het wajangspel zijn kleurige verhalen, dan werd de vreemde gast gaarne een plaats ingeruimd en men bracht hem thee en zoetigheden.

Zo was het. Er was geen haat. Er groeide een zelfbewustzijn, doch geen vijandschap en geen vervreemding.

De Nederlander was in Indonesië, omdat hij er woonde en er thuis hoorde. Hem hebben, tot 1942, nimmer vijandige gevoelens omgeven.

Het einde van onze reis is hiermede bereikt. Maar reeds schepen Indonesië en Nederland zich in voor een nieuwe reis. Laat ons eindigen met beide toe te wensen: een goede reis, en een schone vaart.

Bij het einde van de reis — dit sierlijk getooide meisje van Bali, tot de dans gereed. En moge in de toekomst de reiziger uit Nederland in Indonesië weer ontvangen worden met die stille, vriendelijke glimlach, die de mond siert van dit Balinese danseresje . . .

Bij de foto's

Bij het in ogenschouw nemen van de foto's in dit boek zal het de lezer opvallen, dat een aanmerkelijke verbetering is verkregen — wat betreft natuurlijkheid en kleurenweergave — in vergelijking met de eerste uitgave „Kleurenvlucht".

Dit is in de allereerste plaats te danken aan een verbeterde reproductie-techniek. Terwijl de fotografische techniek, zoals in „Kleurenvlucht" beschreven, reeds een hoge graad van perfectie heeft bereikt, is het in grote oplagen afdrukken van deze kleuren-transparanten nog een jong en zeer moeilijk bedrijf, dat meer nog dan de kleurenfotografie zelf in het experimentele stadium verkeert. Aan deze techniek is voor deze uitgave dan ook uiterste zorg besteed.

Maar ook de fotografische mogelijkheden zijn na het verschijnen van „Kleurenvlucht" weer uitgebreid. Naast de vorige maal beschreven systemen Kodachrome en Anscocolor werden voor de hier gereproduceerde foto's eveneens gebruikt: Agfacolor, Ektachrome en Gevacolor. Dit laatste, jongste product, dat met de overige reeds uitstekend concurreren kan, heeft verder de aantrekkelijkheid in Antwerpen gefabriceerd te worden en dus, dank zij de Benelux-unie, een „binnenlands" product te zijn.

Even frappant voor de groeiende industriële onafhankelijkheid van onze lage landen is het feit, dat voor sommige opnamen — uitsluitend uit kwaliteits-overwegingen — nieuwe, in Delft ontworpen en vervaardigde lenstypen werden gebruikt, met name de „Minor" 35 mm.

Een belangrijke stap vooruit was ook het invoeren van het 6 x 9 cm. formaat naast het Leica-formaat, ondanks de hogere kosten en de beperkte „bewegingsvrijheid". Ook andere recente ontwikkelingen en vindingen werden direct in toepassing gebracht, zoals bijvoorbeeld de electrische kleurtemperatuurmeter, waarmee nauwkeuriger dan vroeger de verhouding tussen blauwe en rode stralen van de zon en andere lichtbronnen gemeten kan worden.

In tegenstelling met de vorige uitgave, zijn de foto's van dit boek uit velerlei bron afkomstig, hetgeen begrijpelijk is, indien men het grote gebied, dat zij beslaan, in aanmerking neemt. Het aanvankelijke plan, speciale opnamen te maken van de gehele K.L.M.-route naar Indië, werd geblokkeerd door de landingsverboden in Pakistan en India, zodat de onderneming in Italië strandde. Maar, evenals de K.L.M., wisten ook de samenstellers van dit boek deze blokkade te ontduiken: mijn vriend en collega, Mr. A. Hustinx, die als cineast deze route al eens eerder „bewerkt" had, stelde een prachtige serie Leica Kodachromes en Agfacolors van Kairo tot Singapore ter beschikking; ondergetekende bereikte inmiddels langs een omweggetje Batavia en zette daar het werk voort.

Ook door andere, elders in dit boek vermelde, instanties werden foto's afgestaan; uiteraard waren dit niet steeds originele kleurenfoto's, maar dank zij een zeer speciale behandeling zal men het verschil nauwelijks kunnen ontdekken.

Van een afzonderlijk vermelden van het kleurenprocédé bij iedere foto is hier afgezien, enerzijds omdat de kwaliteit der afdrukken weinig of geen verband houdt met die van het procédé; anderzijds om fouten te voorkomen, aangezien ondergetekende zich bij de definitieve samenstelling van dit boek reeds in Indonesië bevindt met opdrachten voor het boek voor 1950, waardoor het zeer goed mogelijk is — iets dergelijks deed zich bij „Kleurenvlucht" voor — dat het boek in zijn uiteindelijke vorm hem later onder de ogen komt dan de lezer van deze bladzijde.

Wim Berssenbrugge.

Blz. 9 . . . . . Foto: N.V. Persfotobureau
Blz. 11 . . . . . Foto: Holland-Afrikalijn
Blz. 13-14-15 (boven) 37-70-71-73 Foto: Mij „Nederland"
Blz. 15 (beneden) 16-18-19-20-21-23-24-27-28-29-30-31-32-34 Foto: W. Berssenbrugge
Blz. 38-39-40-41-42-43-44-47-48-49-50-51-52-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68 . . . . . Foto: Mr A. Hustinx

Als iemand verre reizen doet...

dan kan hij veel verhalen

Daarom rijpte bij ons het plan, om de beste schrijvers en kleurfotografen voor U op reis te zenden, om met pen en camera te verhalen van de vele wonderen der wereld.

Natuurlijk zijn onze uitgaven als reclame bedoeld. De fraaie wijze van uitvoering en de leerzame inhoud verheffen ze echter tot standaardwerken, die een ereplaats in elke boekenkast verdienen.

Eerder verscheen reeds *KLEURENVLUCHT*

waarin de vlieger-schrijver A. Viruly en de fotograaf W. Berssenbrugge, daartoe in de gelegenheid gesteld door de K.L.M., U vanuit de lucht het kleurrijke Nederlandse landschap laten zien. Het boek is à *f* 2.40 verkrijgbaar bij Uw winkelier en bij ons. Ook kunt U voor het boek 450 punten zenden aan onze Afd. Reclame, Utrecht. De eerste 5 kleurenfoto's zijn reeds in het boek geplakt. De overige 27 kleurenfoto's zijn uitsluitend op punten verkrijgbaar; 75 punten per serie van 9 stuks.

Er staat reeds weer een nieuw werk op stapel. Het is ons plan U zo, stap voor stap, de wereld door middel van de kleurenfotografie in al haar schoonheid te laten zien.

DOUWE EGBERTS

Opgericht 1753