

„Julius Caesar” bij het Vereenigd Tooneel. — Berlijn als knooppunt van het internationale Luchtnet. — Automobielwegen. — Het Internationaal Congres van Spoorwegpersoneel, — Hamburg. — Ramek in Berlijn. — Een nieuwe Stadsgehoorzaal te Rotterdam.

GEÏLLUSTREERD WEEKBLAD

# PANORAMA

No. 40 (14) 13DE JAARGANG  
8 April 1926

A.W. SIJTHOFF'S  
UITGEVERS MAATSCHAPPIJ  
LEIDEN

Prijs per 17<sup>1</sup>/<sub>2</sub> ct. Voor Week- 15 ct.  
Nummer Abonné's  
Per kwartaal f1.95, Franco per post f2.20



Slootje te Haaldersbroek bij Zaandam

VOORJAAR

# Berlijn als knooppunt van het Internationale Luchtnet

DOOR W. POTTUM

*Meine Zukunft fliegt durch die Luft.*  
Michel.

Het is nog niet zoo heel lang geleden, dat de Duitschers hunne toekomst zagen „op 't water"; thans hebben zij de bakens verzet wegens het verlopen van 't getij, naar omhoog . . . de lucht in.

Geen land ter wereld beschikt over een luchtvloot voor het Burger-luchtverkeer als Duitschland, en de zoo juist verschenen Zomerdienstregeling der *Luft-Hansa* ('n combinatie der vroeger met elkaar concurrerende Aero Lloyd en Junkers Mij) heeft den omvang en uitvoerigheid van een spoorboekje bijkans!

Op bijgaand kaartje ziet gij de voornaamste Deutsche steden, door luchtlijnen onderling verbonden en tevens aangesloten op het internationaal luchtnet. De locale lijntjes voor lucht-buurt-verkeer (niet op 't kaartje aangegeven) medegerekend, bedraagt de gezamenlijke lengte der 43 aero-lijnen van het Deutsche net voor binnenlandsch verkeer niet minder dan 17000 K.M.

Evenals in andere landen kan het vliegverkeer voor passagiers, post en goederen in Duitschland alléén bestaan, wanneer voldoende subsidies worden gegeven; waar dit elders schoorvoetend geschiedt volgens het „elk-uur-'n-lepel"-systeem, verstrekken het Deutsche rijk, de Deutsche staten en gemeenten de benooidige gelden volijverig met milde hand. Evenmin zijn de Deutsche kapitalisten huiverig hun geld beschikbaar te stellen voor hunne vliegtuigbouwers, zoodat deze in de laatste twaalf maanden in volle actie waren en meer dan twintig verschillende typen vliegtuigen ter wereldmarkt brachten, die wat betreft afwerking, bedrijfszekerheid, kortom „efficiency" in 't algemeen, voor de nieuwste vliegtuigen der andere toon-aangevende mogendheden niet behoeven onder te doen.

Niet alleen ligt over het land zelf een web van luchtlijnen, maar tweederde van het Europeesch luchtnet is Duitsch eigendom, wordt geëxploiteerd of staat onder controle der Duitschers.

Wanneer een handels- of staatsman een plaatsbiljet neemt voor een eenigszins groot traject, is het honderd tegen één, dat hij moet overstappen in eene Deutsche machine, alvorens hij zijn plaats van bestemming kan bereiken.

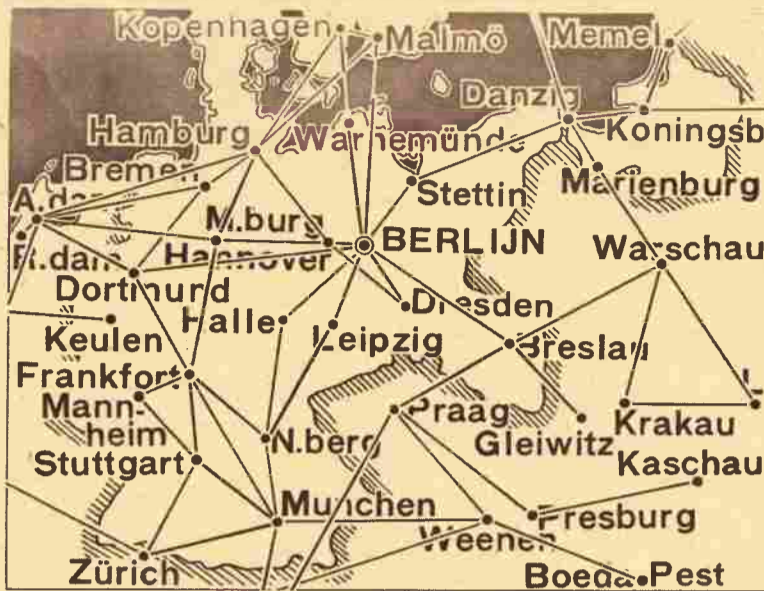
Een kleine duizend Duitschers zijn in het bezit van hun brevet als civiel-piloot, terwijl, om één voorbeeld te noemen, ééne maatschappij op haar '26-'27 programma het opleiden van 2000 piloten heeft staan. Op de lagere scholen wordt „luchtvaart" onderwezen, op de universiteiten gedoceerd, terwijl de polytechnische scholen legio cursussen hebben en dozijnen luchtvaartkundige ingenieurs afleveren.

De „beperkende" bepalingen omtrent het bouwen van vliegtuigen waren allerminst in staat de Deutsche aviatiek te kortwieken: mochten zij binnen eigen grenzen slechts kleine machines bouwen met een maximum motor-sterkte van 250 H.P. (later opgevoerd tot 450 H.P.) . . . al spoedig verrezen vliegtuigfabrieken der Duitschers in naburige vriendschappelijk gezinde landen . . . figuurlijk gesproken „onder den rook van Berlijn".

Drie uren vliegen van Berlijn bouwt Rohrbach te Kopenhagen zijn groote metalen zeewaardige vliegbooten, die dertig passagiers kunnen vervoeren en meerdere tonnen carga.

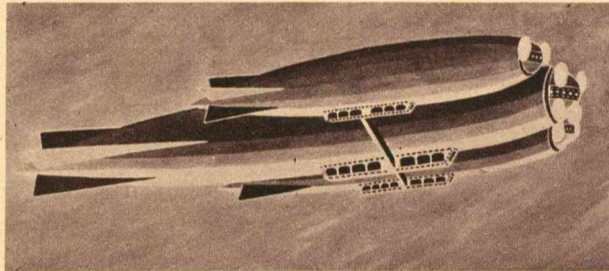
Vijf uren vliegen brengt ons van Berlijn te Stockholm op de Heinkelwerf; op zes uren vlieg-afstand bouwt Dornier zijn beroemde metalen vliegbooten te Pisa, in Italië . . . vliegbooten waarvan Amundsen gebruik maakte voor zijn Pool-vlucht, waarmede de Spaansche commandant Franco, van Palos in Spanje naar Buenos Aires in Argentinië vloog, de transatlantische vlucht van 6259 mijlen aflegend in 59½ vlieguur.

Acht uren vliegen en van uit Berlijn strijken wij neer te Kieff in Rusland, waar Hugo Junkers, een der meest succesvolle en agressieve Deutsche constructeurs, de reuzen-metalen-vliegtuigen bouwt voor zijn trans-Europeesch en Aziatisch verkeer.



Het luchtvaartnet boven Duitschland, ter gezamenlijke lengte van 17000 K.M.

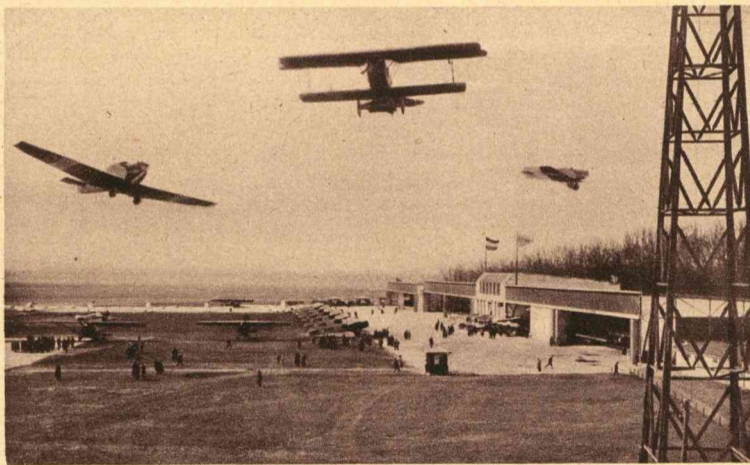
De Junker Mij werkt in combinatie met andere mogendheden of maatschappijen in diverse landen; wordt 't benooidige kapitaal beschikbaar gesteld, zoo zorgt de Junker Mij voor machines, bemanning, enz. . . . blijken gouvernementen



Ontwerp voor een nieuw type Duitsch drievoudig luchtschip.

niet bereid gelden te verstrekken, zoo verschaffen particulieren het benooidige kapitaal.

Waar de Internationale Conventie, geboren uit het verdrag van Versailles den Duitschers verbood vliegtuigen te bouwen of met vliegtuigen te vliegen met meer dan 250 H.P. (later 450 H.P.), belet Duitschland, zich beroepend op die-



De bedrijvigheid op de Centrale Vlieghaven op het Tempelhofer Feld te Berlijn.

zelfde conventie, anderen mogendheden met vliegtuigen over zijn grondgebied te vliegen, die niet aan bovengenoemde bepalingen voldoen. Immers, die conventie verklaarde de lucht boven het land eener mogendheid tot eigendom van dat rijk, waarover het gemachtigd is zijn soevereiniteit en jurisdictie ten volle te handhaven.

Vliegt een „vreemd" toestel, dat niet aan de bepalingen voldoet, tóch over Duitschland en moet het een noodlanding maken, zoo wordt de machine geconfisqueerd, wat reeds met een vijftiental vliegtuigen geschiedde.

Zoo lang de „beperkende" bepalingen voor Duitschland gelden, richt het aldus voor Frankrijk en Engeland een slagboom op voor een linearecta-luchtverkeer dier landen met het Noord-Oosten en Oosten van Europa en Azië.

Frankrijk vliegt om de bar-

ricade heen wanneer het Polen wil bereiken, door over de Alpen, via Oostenrijk en Hongarije derwaarts te stevenen, terwijl de luchtlijn Parijs-Constantinopel met een bocht om Zuid-Duitschland heengaat.

In de zomermaanden van het vorige jaar stond Duitschland een luchtverbinding toe tusschen Londen en Berlijn met Engelsche machines. . . . Scheen dit ook op een zeer gewenschte meerdere toenadering te duiden, zoo bleven de Britten toch huiverig hun te openen luchtlijnen over Duitschland, volgens den kortsten weg, naar Indië te leggen.

Of Engeland met Duitschland tot een accoord zal komen wat betreft zijn verbindingen met het verre Oosten, kan alleen de toekomst beantwoorden. . . . Dergelijke onderhandelingen zijn Frankrijk een doorn in het oog!

Ook buiten Europa zitten de Duitschers verre van stil: via Rusland projecteeren zij luchtlijnen naar Japan, terwijl zij in coöperatie met de Russen een luchtverkeer openden tusschen Moskou en Teheran, de hoofdstad van Perzië. . . . waar Berlijn en Moskou reeds verbonden zijn door een Duitsch-Russische luchtlijn, heeft Berlijn dus direkte verbinding door de lucht met Perzië.

Tot de afnemers van Deutsche machines behooren meerdere staten in Azië en Zuid-Amerika, terwijl in September '25 te New York een contract werd geteekend met een Yankeeconcern voor de levering van een aantal zeewaardige vliegbooten, waarmede binnenkort een dagelijksche dienst wordt geopend tusschen New York en Miami. Deze vliegbooten zijn ingericht voor het vervoeren van twaalf passagiers, post en carga, de afstand wordt afgelegd in één dag met slechts één tussenlanding voor het innemen van bedrijfsstoffen.

Wat betreft bestuurbare luchtschepen verlangen de Duitschers een herziening der eveneens „beperkende" bepalingen, die hun slechts veroorloven schepen te bouwen met een maximum van 30.000 M<sup>3</sup>. gas-inhoud (nog niet de helft dus van den inhoud van de R III, de „Los Angelos"), waardoor zij niet in staat zijn op eigen gebied luchtschepen te bouwen en in de vaart te brengen, die voldoende passagiers, post en carga kunnen vervoeren om een loonende exploitatie mogelijk te maken.

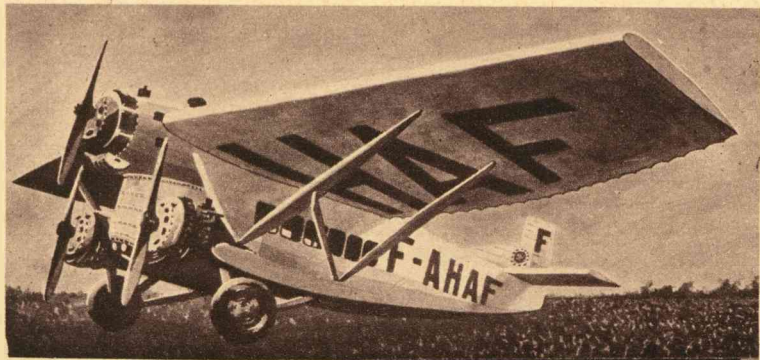
Wat thans in Engeland geschiedt, wenschen de Duitschers eveneens: luchtschepen bouwen die in staat zijn honderd, honderd-vijftig passagiers te vervoeren over de grootste trans-continentale en trans-atlantische afstanden.

Met de Noorweegsche Aero-Club, die onder patronaat staat van het gouvernement te Oslo, onderhandelen de Duitschers thans over den bouw van een Supper-Zeppelin, die een geregelde dienst zal onderhouden tusschen Berlijn en Tokio via Noorwegen. Verder staan op het programma verbindingen met luchtschepen tusschen Berlijn en New York en Berlijn—Tokio via Rusland en Siberië, voor welke laatste verbinding Rusland reeds toestemming gaf dat de Zeppelins over Rusland en Siberië zullen stevenen.

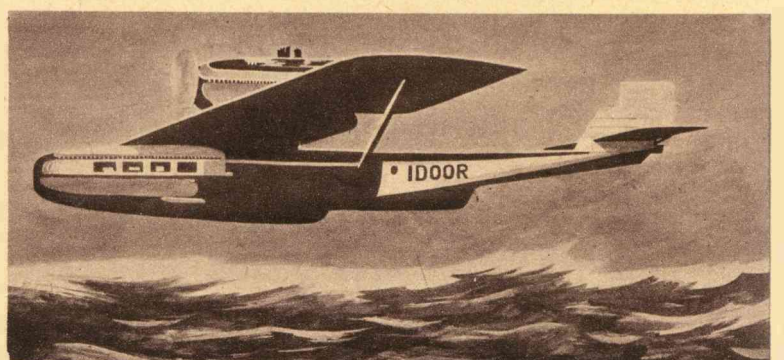
Op de Zeppelin-luchtwerf te Friedrichshafen wordt het weer één en al bedrijvigheid en worden alle voorbereidende maatregelen getroffen voor den bouw van een nieuwe groote „Zeppelin", het geschoolde personeel is bijkans weer voltallig aanwezig. . . . een en ander kan geschieden wijl men de beschikking kreeg over den eersten termijn van een half miljoen Mark, uit de opbrengst van de Zeppelin-Eckenerinzameling.

Als laatste snuffje geef ik u hiernevens het Deutsche ontwerp ten beste, van een drie-voudig luchtschip; zoo noodig kunnen de twee kleinere schepen van het „moeder-schip" worden losgekoppeld en kan elke ballon „zijns weegs" gaan.

Bij alle, helaas nog heerschende „verdeeldheid" gaat het toenemend luchtverkeer meer en meer een hoofdrol spelen, waar het er om gaat „the world closer together" te brengen „in harmonious co-operation", welke woorden ik cursief overneem uit Dr. Hugo Eckener's artikel: „The Case for the Airship" in 't Engelsche geïllustreerde maandtijdschrift „Airways".



En reuzen-„Farman Trimoteur" der „Cie Internationale de Navigation Aérienne" voor haar luchtlijn Parijs—Constantinopel.



En „Dornier" zeewaardige metalen vliegboot.

## ALS HET INZICHT KOMT

De es nachts had haar vriendin haar een Veronal-tablet opgedrongen. „Je moet tot morgenmiddag doorslapen. Tot ik terug kom, en je vast en zeker een goede tijding breng...”

De gewoonte was echter sterker geweest dan het slaapmiddel, en om zeven uur van den volgenden morgen was Hella wakker geworden, zooals op iederen anderen dag. En zooals op iederen anderen dag stond ze op en kleepte zich aan, zette in de keuken het water voor de thee op het gascomfoor en bracht haar slaapkamer in orde; alleen deed ze alles een beetje langzamer dan anders, met loome, moede armen en beenen, en in een toestand van doffe gedachtenloosheid. Zodoende sloeg het van den nabijgen kerktoeren reeds acht uur, toen Hella haar ontbijt naar de huiskamer bracht; en het zware dreunende geluid van de klok deed haar opeens met schrik beseffen wat deze dag eigenlijk voor haar beteekende.

Ze had nu reeds in de tram moeten zitten, om op tijd op kantoor te zijn... Hoe drukkend voelde zij plotseling de diepe stilte die er in de kamer heerschte! Ze ging naar het raam en schoof het wijd open. Huiverend echter door de frissche koelte van den herfstmorgen, liep zij weer terug naar de tafel. O, had ze maar de deur uit kunnen gaan, naar buiten... Het gaf niet waarheen, als ze maar weg was van hier. Ze zou het niet kunnen uithouden om hier uren lang in deze kamer alleen te zitten wachten, zonder iets te kunnen doen, dan alleen maar wachten op een beslissing die vernietigend voor haar zou zijn, ondanks alle troostende en opwekkende woorden van haar vriendin. Zoo duidelijk, als zag ze het voor zich plaats grijpen, wist zij, wat er gebeuren zou. Zij zag den auto van haar patroon voor het groote kantoorgebouw stilhouden, ze zag, hoe hij zijn kantoor binnen kwam, luidruchtig en slecht gehumeurd, zooals iederen morgen. Het zou elf uur of nog later zijn misschien, want vroeger kwam hij de laatste weken niet, nu het zoo stil in de zaken was. Haar vriendin zou reeds op hem zitten wachten. Ze zou dan tegenover haar patroon zitten in den grooten diepen fauteuil naast zijn bureau, waarvan de weeke diepte iemand zoo weer- en hulpeloos maakte. Ze zou hem dan een ontroerende geschiedenis verhalen van kinderliefde en offerenden arbeid, van ontberingen, van zonlooze jeugd en verterenden angst om het leven van een moeder... en ten slotte zou ze het zeggen van het verloren geld... Ze zag, hoe het gezicht van haar patroon een harde uitdrukking kreeg, ze meende den stekenden blik van zijn ijskoude oogen te voelen... het lawaai van zijn niets-ontziende, luide stem te hooren, waaronder zij altijd zoo geleden had. Hij zou het uitroepen, dat zij, Hella Bergner, hem voor meer dan twee duizend gulden schade had berokkend... zij, die in zijn zaak was groot geworden, wie

hij zijn bijzonder vertrouwen had geschonken, wier nauwgezetheid en betrouwbaarheid hij met tweehonderd gulden in de maand zoo vorstelijk betaalde!

En dan... het andere... het ondenkbaar vreeselijke... De verdenking, waaraan zij zou blootstaan, waartegen zij zich niet zou kunnen verweren... het vernietigende... Ze kromp ineem, het bloed stroomde sneller door haar lichaam. Boven haar hoofd hoorde zij zware, doffe geluiden.



De Grand National te Liverpool,

de zwaarste hindernissenrennen van de wereld, werd Vrijdag 26 Maart gehouden. Van de dertig deelnemers bereikten er slechts veertien het eindpunt, en reeds bij de eerste hindernis kwamen er, zooals onze foto laat zien, velen te vallen.

Wat was zij schrikachtig vanmorgen! Zij kende die zware schreden boven haar immers zoo goed...

Zij ging aan de tafel zitten en dronk haar reeds lang koud geworden thee uit. Terwijl staarde zij naar de foto die tegen-

over haar aan den wand hing. Een klein, laag huisje met een hel rood dak tusschen hooge denneboomen. Boven de boomen uit verhief zich, in majestueuze hoogte, een breede bergketen.

„Heelemaal daar achter,” zoo had hij haar verteld, „is de Zugspitze. Naar den anderen kant ziet men van uit het huis over de Staffelsee heen, heel ver...”

Hoe zij met den schilder had kennis gemaakt, wist zij niet.

Ze was hem, toen hij reeds een paar dagen in hetzelfde huis als zij woonde, eens op de trap tegengekomen. Lang en mager was hij en erg linksch in zijn bewegingen. Mager vooral was ook zijn gezicht, waaraan haar toen in het bijzonder de groote, gebogen neus was opgevallen... en de kinderlijke, droomerige oogen. Ze vond hem eigenlijk leelijk, en toch was er iets aan hem, wat haar aantrok.

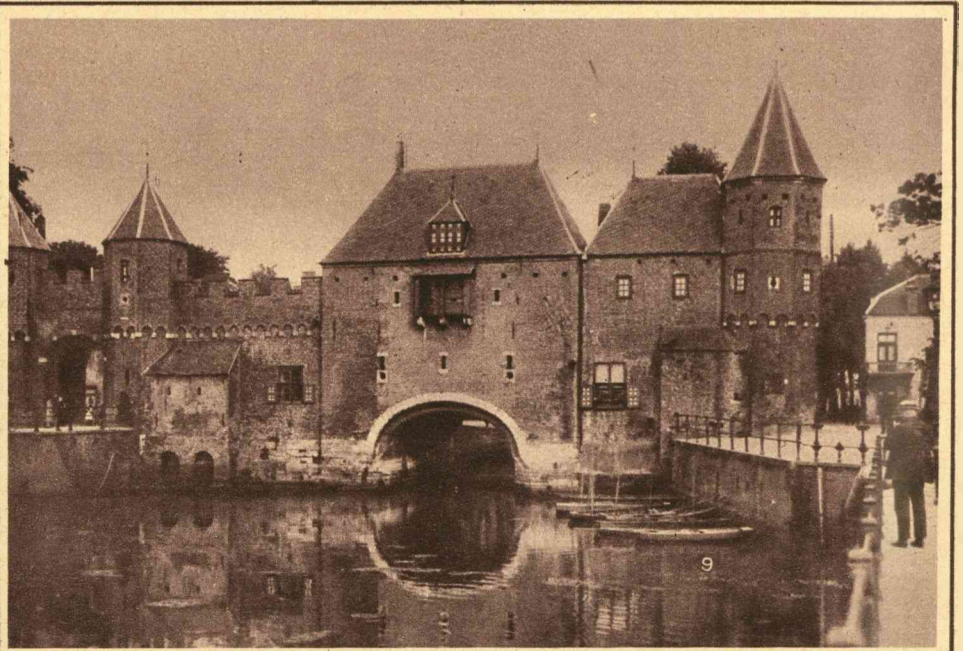
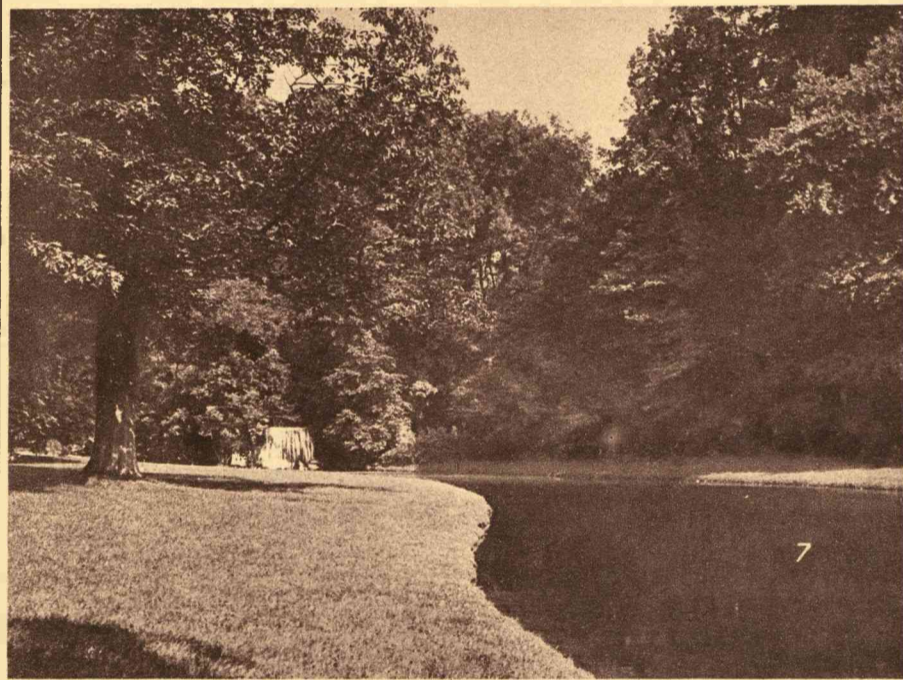
Na dien dag had ze hem meer keeren ontmoet, zoo vaak, dat ze niet meer denken kon aan een toeval. Hoe ze op een goeden dag met hem in gesprek geraakt was, wist zij nu niet meer. Ze hadden slechts een paar onbeduidende woorden gewisseld, toen had hij haar opeens gevraagd, of hij haar schilderen mocht. Wat was ze daar blij om geweest. De tranen waren haar van vreugde bijna in de oogen gekomen... Dát was nu het bijzondere, het ongewone, de verlossing uit den tredmolen van het alledaagsche. Zonder zich een oogenblik te bedenken beloofde zij hem na kantoor tijd op zijn atelier te zullen komen om voor hem te poseeren, zoo vaak hij wilde.

Het draaide er op uit, dat zij bijna iederen dag naar boven, naar zijn atelier gingen, en meer dan twee bij uur hem bleef;

want het was zoo lang licht, toen, in den zomer. Hoe zonderling echter waren die zittingen op zijn atelier. Slechts een paar woorden zei de jonge schilder als zij binnenkwam of wegging, en verder werkte hij zwijgend, verdiept in zijn

arbeid, zoolang zij bij hem was. Gesproken werd er haast geen woord tusschen hen. Langzamerhand kwam zij echter te weten, dat hij in de bergen was opgegroeid, in het kleine huisje aan de Staffelsee, waarvan hij haar de foto gaf, omdat ze die zoo mooi vond. Dat hij in München de academie had bezocht, een jaar in Rome had gewoond en naar Berlijn was gekomen om veel geld te verdienen. Dat hij als illustrator voor een groote firma had gewerkt en ook vele reclamebiljetten had gemaakt voor industriele ondernemingen. Maar dat alles zonder dat hij eigenlijk plezier in dat werk had gehad, doch omdat hij veel geld wilde verdienen... Niet veel meer en even oppervlakkig was het, wat Hella van zichzelf vertelde. Dat haar vader vroeg was gestorven, zonder iets anders na te laten dan de meubelen, die ze hadden. Dat haar moeder, die steeds ziekelijk was en met wie ze samenwoonde, niets verdienen kon... maar dat door de geringe eischen, die zij beiden aan het leven stelden, Hella's verdiensten voldoende waren om van te leven... Van hetgeen hun harten bewoog, van hun wenschen en hun hopen, spraken ze nimmer. Toentertijd had Hella gemeend, dat dit ook niet noodig was. Ze zag zijn teekeningen en schilderijen, en ze wist, dat zóó alleen iemand schilderen kon, die de

## „Wie kent ons eigen land?” - Onze nieuwe Prijsvraag



Onze nieuwe prijsvraag, die wij onder het motto: „Wie kent ons eigen land?” uitschrijven, is er weer eene, waaraan al onze lezeressen en lezers kunnen meedoen. In het geheel zullen wij twaalf foto's, stadsgezichten en landschappen, afbeelden, die alle in ons land gemaakt zijn. Wij vermelden er echter niet bij, waar de foto's zijn genomen, want dat wilden wij juist van U vernemen. Alle foto's zullen genummerd worden. De eerste en tweede serie hebben wij in vorige nummers opgenomen, het derde drietal vindt U hierboven, terwijl de vierde en laatste serie in ons volgende nummer zal verschijnen. U heeft nu niets anders te doen dan ons, nadat de vierde en laatste serie verschenen is — maar ook niet eerder! — op te geven, wat de foto's voorstellen. Moeilijk lijkt het ons niet, want wij geven natuurlijk zoo veel mogelijk bekende plekjes, zoodat, indien U ze niet van eigen aanschouwing kent, de kans toch zeer groot is, dat U ze al eens vroeger heeft gezien, op een

prentbriefkaart bijv. En bovendien kan men natuurlijk zijn licht nog opsteken bij bereide familieleden of vrienden! Ook is het niet noodig om alle foto's te herkennen; wij zullen de prijzen namelijk vertoelen onder hen, die het grootste aantal juiste antwoorden inzenden, zoodat men altijd een kans heeft. Wij moeten uw oplossing echter vóór 5 Mei a.s. in ons bezit hebben. Na dien dag ontvangen inzendingen kunnen niet meer in aanmerking komen. U gelieve te adresseeren: Redactie „Panorama”, Doezastraat, Leiden, en op de enveloppe of briefkaart te vermelden: Prijsvraag „Wie kent ons eigen land?” — Als prijzen stelen wij beschikbaar een prijs van fl 25.—, een van fl 15.—, twee van fl 5.— en vier van fl 2.50. Tevens vijf reproducties naar het schilderij van de voorplaat van ons Paaschnummer en wel opgeplakt op houtcarton, gevernist en geëncadreerd in fraaie lijst, terwijl er voorts ook nog een aantal troostprijzen beschikbaar is.

# AUTOMOBIELWEGEN

door TOM SCHILPEROORT

*Oude wegen moderniseeren bederft  
veel moois en is veelal lapwerk!*

Ziedaar een nieuw soort verkeersweg, dat ook bij ons in Holland langzamerhand bij het steeds toenemende snelverkeer, niet lang meer op zich kan laten wachten, enerzijds door den toenemenden slechten staat onzer wegen, anderzijds door de steeds hogere eischen, welke gesteld worden aan een safe en vlug doorgaand verkeer! En dat zeker te verkiesen is boven het breken en nivelleren, uitleggen en verbreden onzer bestaande wegen, welke daarmee toch niet tot eersterangs verkeerswegen worden verbouwd!

En dan, wie ziet niet met leede oogen talrijke intieme hoekjes van ons om zijn details terecht beroemde Hollandsche landschap verdwijnen? Wie ziet niet met een gevoel van spijt die overbekende wegen, die vroeger zich tusschen lange rijen iepen of populieren door de vlakke weiden slingerden, totaal verdwijnen, de boomen gekapt en de aardige wilgenboschjes of eikenhakhout gesnoeid, om plaats te maken voor breede bestrate banen, die als steenen vloeren liggen, als straten zonder huizen soms, tusschen gekapte bermen, naakt en vlak, open en onbeschermt, alleen dienend als rijlvoer voor het doorgaand verkeer, en weinig schilderachtigs meer biedend aan den toerist?

Want, wat ook in andere landen het geval mag zijn, waarover ik het straks hebben zal, bij ons is het intieme juist het karakteristieke van het landschap, en door de hoekjes te sloopen, en de doorkijkjes te vereffenen, wordt het eigene van het karakter er volkomen uitgesneden! En, al men ik dan ook, dat onze wegen voor het moderne verkeer, zoo ongeveer de slechtste van Westelijk Europa zijn; dat zelfs onze hoofdsteden op dergelijke onberijdbare wijze verbonden zijn, dat het autotoerisme sterk benadeeld, onze reputatie als toeristisch merkwaardig land in het bereide buitenland op welhaast onherstelbare wijze geknakt wordt; dat geen land voor zijn hoofdverbindingswegen wijzen kan op een route als die tusschen de Belgische grens en den Haag; en dat de route Utrecht—Leiden, om maar een greep te doen, behoort tot het primitiefste wat we kennen, uitgaand van het begrip van snelverkeerswegen, zoo zou het toch sterk te betreuren wezen, indien al deze wegen, of in hoofdzaak deze wegen, zouden worden verbouwd tot snelverkeerswegen van den eersten rang; omdat daardoor op vele plaatsen het landschapsschoon dermate zou worden bedorven, dat het uiterlijk van heel ons land, en vooral van ons mooie Hollandsche polderland, onherstelbaar geschonden zou worden!

Ook daarom is, wat we in Holland moeten hebben, niet het verbouwen van de bestaande wegen (al zijn daar natuurlijk ook uitzonderingen op, vooral in de hogere streken), maar het aanleggen van automobielwegen! Waarom?

Nemen we als voorbeeld den toeristisch mooien weg Leiden—Utrecht, die ontelbare juweeltjes van intiem landschapsschoon telt. Waar nu eens de breede Rijn, met zijn zeilgebolde tjalken, een watergezicht oplevert, dat het Hollandsch hart sterker kloppen doet, dan weer in bochten of bij bruggetjes den toerist doorkijkjes biedt op intieme slootjes, waarop de zon goudschubt door het groen, kleine eendjes varen, of het riet zich buigt over stille oevers. . . . Ik weid niet verder uit, want de beschrijving van deze route door de talrijke dorpen is een beschrijving in Panorama alleen waard.



Een deel van de schilderachtige route Leiden—Utrecht, die honderden bochten en ver over de zestig bolle bruggetjes telt. Geen automobielweg!



De brug van den automobielweg van Milaan naar de meren, over het riviertje de Olona, te Castellanza.

dat niet meer terug te roepen is. Er zou, in het kort, gebeuren, wat we nog vaak gebeuren zien in den omtrek der groote steden, die zich uitbreiden, waar karakteristiek schoons verdwijnt, zonder dat daarvoor in de plaats iets van wezenlijke waarde, zij het op ander gebied, ontstaat.

Daarom: we dienen onze oude wegen, vooral waar ze dergelijke fraaie natuurgevalletjes opleveren, als het gekozen voorbeeld, te behouden! En we mogen er niet aan gaan knoeien, zonder daarmee iets te verbeteren, op verkeersgebied. Er moeten voor het doorgaand snelverkeer, — dat, men vergeet het niet, niet meer een luxe-verkeer is, maar meer en meer een behoefte zoowel voor personen- als voor goederenvervoer wordt — aparte wegen, automobielwegen, komen. Ze moeten dienen, voor wie de 52 K.M. van Leiden naar Utrecht in een tijd en tempo wil afleggen, welke zijn snelvervoermiddel hem veroorlooft, en waarbij dit het meest economisch werkt. Voor wie eveneens de 60 K.M. den Haag—Amsterdam, of de 22 K.M. naar Rotterdam verder, zonder tijdverlies wil afwerken en waarbij men niet, zoals nu, de kans loopt, alle voordeelen van zijn

vervoermiddel te zien tenietgaan, door het feit, dat de route iets is, als een parkje voor een motorfiets. Heel aardig voor toerisme, maar onmogelijk voor wie „efficiency” wil van besteden tijd. Wat dagelijks verloren wordt aan arbeidstijd, en dus aan geld, aan arbeidseffect, ook in daden uitgedrukt, door de verplichte vertraging van ons verkeer door de slechte wegen, is een kapitaal; het ontnemt dezelfde kracht van actie aan een natie, als een verstopte luchtlijn aan een mensch! De spoor behoort niet in de straat; de automobiel kan niet zijn volle kracht ontwikkelen op wegen, welke geen veilig snelverkeer waarborgen! Dat de auto er verkeert, is in afwachting van betere wegen!

Mogen ze spoedig komen. Men moge zeggen, dat de spoorwegen in een algemeener behoefte voorzien dan de automobiel, dat is slechts een kwestie van tijd!

Italië is het eerste land geweest, dat ware automobielwegen heeft laten aanleggen. Het heeft zijn aderen, verkeersaderen, verruimd, opdat er plaats komen kon voor verkeer! . . . De *Autostrades Milano—Laghi*, die van Milaan naar de meren: het Lago Maggiore en het Lago di Como voeren, en die thans enerzijds naar Sesto Calente, anderzijds naar Varese en Como voeren, zijn in twee jaar gelegd! . . . In die twee jaar lag er 85 K.M. weg, van 14 M. breed, dwars door de Povlakte in drierichtingen, op sommige plaatsen met viaducten, en bruggen van beton, hier de bestaande wegen kruisend door tunnels er onder door, daár andere wegen of spoorwegen overstekend op hooge bruggen en viaducten. Soms daalt de weg 22 meter diep beneden het niveau van het aardoppervlak, zooals op de plaats waar de verbinding met de Route Nationale over den Simplon plaats vindt, elders liggen de bruggen hoog, bij voorbeeld over het station van Musocco of over de rivier de Olona, terwijl, bijvoorbeeld om een buitenplaats niet te halvereen, er bij Olgiate een 70 M. lange tunnel onderdoor gegraven is! . . . De route zelf is van beton van 2 d.M. dikte, bestreken met bituum voor de stof. De machines konden 6000 Mz. per dag verwerken, terwijl de oppervlakte van het te bewerken terrein 750.000 M<sup>2</sup>. bedroeg, wat het eerste deel betreft, dat geopend werd, (Musocco-Varese), terwijl daarvoor niet minder dan 30.000 wagons materiaal verwerkt werden. Dergelijke wegen staan voor het verkeer, en dus voor het algemeen belang, minstens gelijk met spoorwegen! . . .

Thans worden verder aangelegd een route tusschen Napels en Rome en van Rome naar zee, terwijl een verbinding Milaan—Bergamo, welke verder door naar Venetië loopen zal, reeds in aanleg is. De constructeur dezer wegen, de ingenieur Puricelli, is ook reeds in onderhandeling om deze wegen door te trekken enerzijds naar München, anderzijds van Genua naar de Fransche grens.

Om op deze wegen te mogen rijden is een vast, doch matig tarief vastgesteld. Dit zal te liever worden betaald, daar voor kleine auto's van 10 tot 15 P.K., volgens uitgebreide proeven, de besparing op benzine en banden aanmerkelijk is! Verbruiken gewone wegen ongeveer, volgens zeer nauwgezette proeven, 75 lire aan bandenslijtage en benzineverbruik per 100 K.M., op deze wegen wordt slechts 44.80 lire verreden. Wat per 100 K.M. een bezuiniging van niet minder dan 30 lire of 40% besparing geeft! Voor zware vrachtwagens is de besparing tusschen 70 en 120 lire! Behalve dan wat verder aan den wagen als reparatie, snelle slijtage van onderdeelen wordt uitgespaard! Ziedaar ook een groote bezuiniging voor het vrachtwagenverkeer!

Verdere automobielwegenplannen liggen thans voor de Fransche Riviera van Menton naar Cannes, en voor Calais—Nice ter bestudeering. Maar dat zal nog wel even duren. Ook in Engeland is op initiatief van Lord Montagu een plan in voorbereiding voor tusschen Liverpool en Londen, en dit ondanks den bekenden goeden staat der Engelsche wegen. Deze laatste route zou uit 4 deelen bestaan: Londen—Birmingham, Birmingham—Sandford, beide 144 K.M. lang, van Salford naar Liverpool 41 K.M. en een zijtak naar Oldham van Colborne 35 K.M. lang; breedte 15 meter. Over het algemeen kan worden gezegd, dat de besparing voor autohouders, vrachtauto's inbegrepen, op 5 ct per ton-kilometer kan worden gesteld. En bij goeden aanleg worden aanmerkelijke besparingen verkregen op het onderhoud der wegen, die thans onbetaalbaar zijn door hun slechte constructie, en met lapwerk in stand worden gehouden.



De automobielweg van Lainate naar Como.

Zou het nu niet zonde zijn, zoo van dezen weg de slootjes aan de zijanten volgegooid werden, de boomen gekapt, de bochten met de witte paaltjes rechtgetrokken, dwars door tuintjes of over boerenerven heen, die alle, de een zoowel als de ander, daardoor verminkt zullen worden, en onherstelbaar gerukt uit hun atmosfeer, zonder dat de weg daardoor deugdelijk bruikbaar zou kunnen worden gemaakt? Er zou, en dit geldt voor de meeste wegen, vooral in het lagere land, iets ontstaan, wat niet-voldoen zou aan wat van een moderne verkeers- en automobielroute geëischt kan worden, en de feilen van een dergelijk traject slechts zeer ten deele zou opheffen, en wat ontstaan zou zijn ten koste van veel moois,



De automobielweg van Milaan naar de Italiaansche meren, dwars door de Povlakte, te Lainate. Links een bewakerspost met een benzine- en bandendepôt. Van te voren gaat de weg onder een gewonen weg door.

Geen dezer autowegen is voor fietsers, wandelaars of dieren toegankelijk. Langs den weg zijn posten voor banden, brandstof, is telefonische verbinding en ook verlichting.

Automobielwegen blijven de oplossing voor de ontwikkeling van het snelverkeer. Te trachten oude wegen te veranderen, nekt veel natuurschoon en brengt het vraagstuk niet verder. Moge men ook in ons land dat spoedig gaan inzien, alvorens veel moois zal zijn verloren.

En . . . onnoodig . . . !



J. Steketeer

De heer J. Steketeer, burgemeester van Heinekenzand, die den eersten April zijn functie als zoodanig heeft neergelegd.

## APRIL

*De lucht is nu als een rivier  
Met veel bedrijf aan 't kruien.  
De wolken zijn als klompen ijs  
En dragen zwaar hun buien.*

*April staat op zijn rijke rots  
Van zilverblanke steenen;  
Straks jaagt hij wild een sneeuwvlaag op,  
Of laat de wolken weenen.*

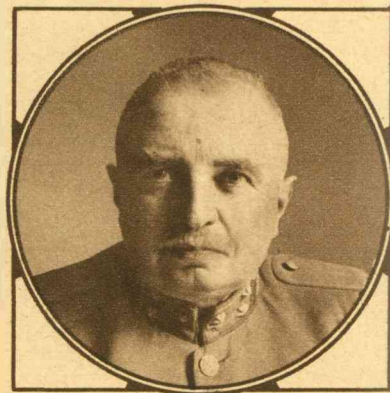
*Nu opent hij van 't ijspaleis  
De zware rotsenpoorten*

*En strooit met volle handen rond  
De fijnste parelsoorten.*

*De kraaltjes tokken aan mijn ruit  
Als groote regendruppelen,  
Hij laat ze op de vensterbank  
Nog even dartel huppelen.*

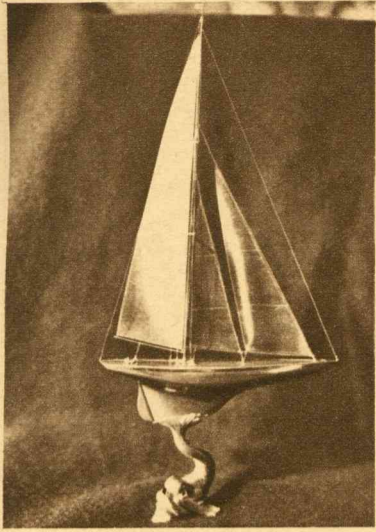
*Zoo speelt April zijn lentespel,  
Vol grillen als de menschen:  
Die heden and'ren alle goeds  
En morgen 't kwade wenschen.*

Rosa Corthauts.



Kolonel P. G. van Drunen, Commandant van de IVe Brigade, tevens garnaalcommandant van Arnhem, gaat den dienst met pensioen verlaten.

# UIT HET VOLLE LEVEN



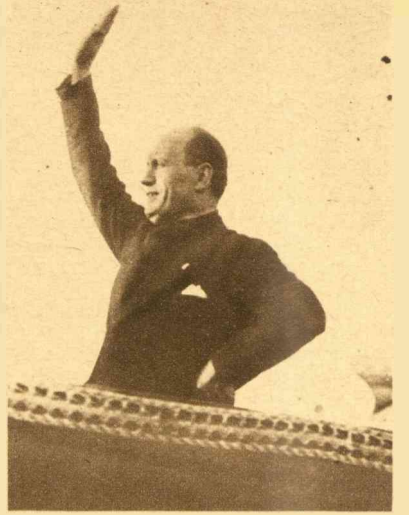
**Een gouden jachtje,**

dat door een bekend Zansch zeiler geschenken is als wisselprijs voor den een dezer dagen te houden wedstrijd voor modeljachten.



**De begrafenis van den zanger Jos. M. Orello**

De stoet, met het muziekkorps van de Brandweer voorop, passeert de Rozengracht te Amsterdam.



**Mussolini**

tijdens zijn de vorige week gehouden redevoering ter gelegenheid van het zevenjarig bestaan van het fascisme.



**De Palmpaaschtocht te Denekamp (O.)**

op Palmzondag. — De kinderen trekken met hun aardig versierde Palmvaschen zingend het stadje door.



**Een keurige prestatie**

Mejuffrouw Matthes uit Nijmegen, die bij den cross country, georganiseerd door de Kon. Mil. Sportvereniging, als tweede den finish wist te bereiken.



**De verbreding van de Viestraat te Utrecht**

Nu de Kamer de onteigening heeft goedgekeurd van het perceel Viestraat hoek Vreeburg, zal de eerstgenoemde straat, die een zeer drukke verkeersweg is, eindelijk worden verbreed. De lijn rechts op de foto geeft de nieuwe rooilijn aan.



**De begrafenis van de Koningin-Moeder van Denemarken**

De kist met het stoffelijk overschot wordt te Roskilde, waar de bijzetting plaats had, op den lijkwagen gezet. 1 Koning Christiaan v. Denemarken; 2 Prins Arthur van Connaught; 3 Prins Gustaaf.



**Prinses Marie José v. België**



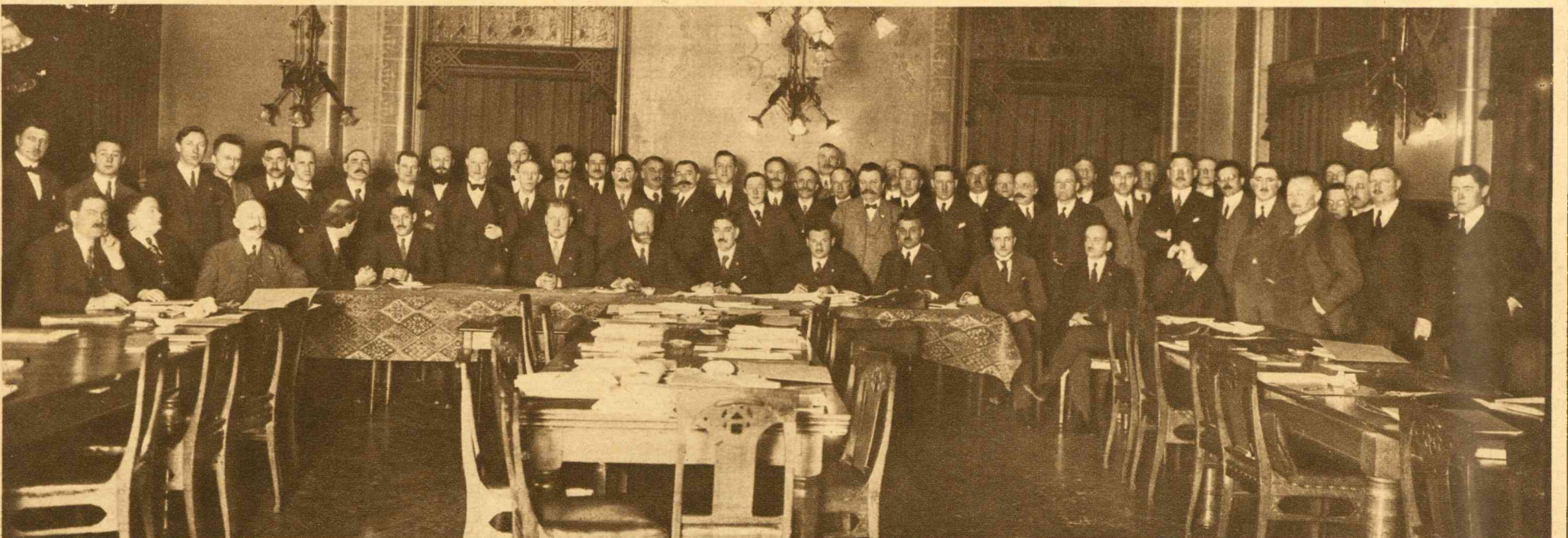
**De Kroonprins v. Italië**

wier verloving gemeld wordt.



**Het moderne luchtverkeer**

Een kijkje in de zeer geriefelijk ingerichte cabine van de in ons land gebouwde F VII, het nieuwe, voor Amerika bestemde Fokker-vliegtuig.

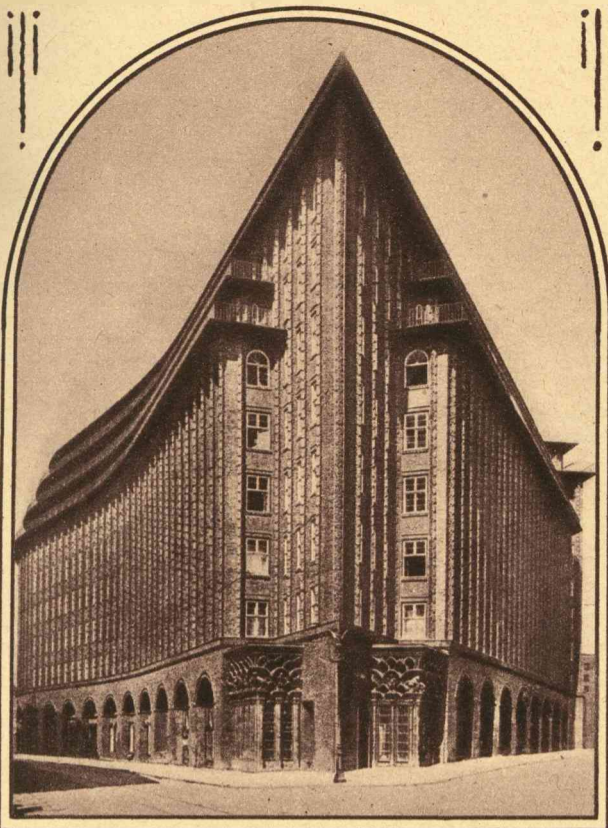


**Het internationaal congres van Spoorwegpersoneel**

dat de vorige week in het American-Hotel te Amsterdam is gehouden. — De deelnemers, o. w. verscheidene buitenlanders, in vergadering bijeen.

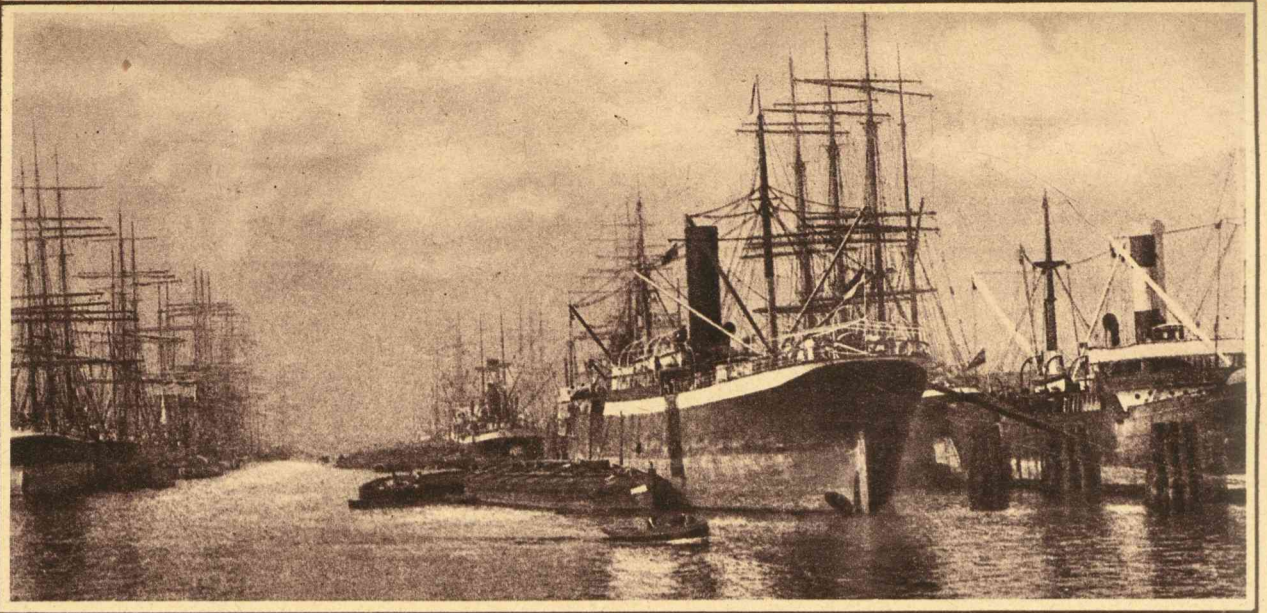


# HAMBURG

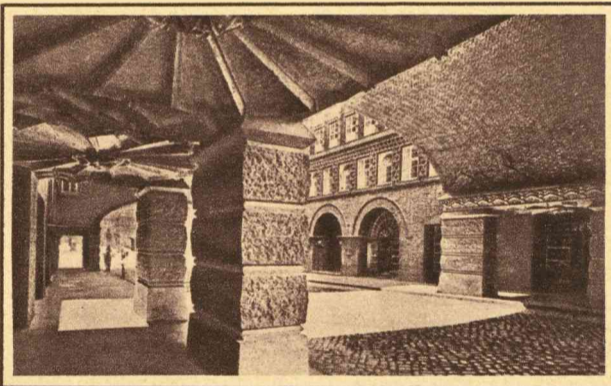
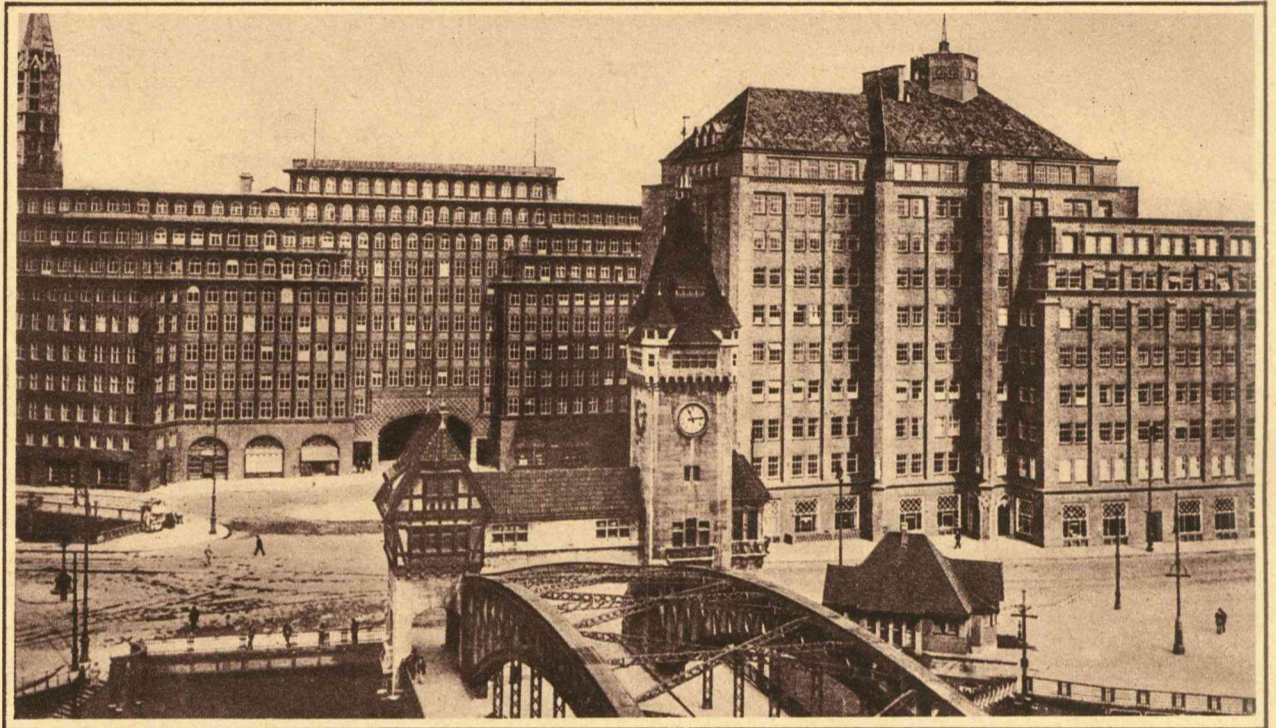


Een wolkenkrabber. Het „Chile-Haus” dat het vorige jaar voltooid is.

Hamburg is zonder twijfel een der belangwekkendste steden der geheele wereld. Het is de grootste der Hansa-steden en de grootste havenstad van het vasteland van Europa. (Slechts Londen en New-York zijn groot.) De bloei dezer stad is voor een belangrijk deel het gevolg van hare gunstige ligging aan de rivier de Elbe (die op sommige plaatsen meer dan vijfhonderd meter breed is) en op 120 kilometer van de Noordzee, met een geweldig achterland. De haven van Hamburg beantwoordt aan de meest moderne eischen, en heeft vele honderden miljoenen gekost. Het aanzicht ervan is dan ook niet weinig imposant. Opvallend is in deze stad de tegenstelling tusschen de schilderachtige oude wijken en de meer monumentale nieuwere gedeelten; even zou men haar in dat opzicht kunnen vergelijken met ons Amsterdam, maar dan grooter. (Hamburg heeft met de voorsteden mee ongeveer anderhalf miljoen inwoners.) In de tweede helft der 19e eeuw werden, tengevolge van de aansluiting bij de Tol-Unie, heel wat oude stadsgedeelten weggebroken om plaats te maken voor ruime straten met hooge huizen en kantoren, en den laatsten tijd na den oorlog worden er nog weer veel machtiger handelshuizen opgetrokken. (Van de merkwaardigste uit een oogpunt van architectuur beelden wij er hierbij eenige voor onze lezers af.) Typisch zijn ook in deze stad, evenals ten onzent, de schilderachtige ouderwetsche binnengrachten, „fleets” genaamd; op een brug staand en een fleet opkijkend, zou men zich even goed te Amsterdam, Rotterdam of Dordrecht kunnen denken. Er zijn trouwens meerdere eigenaardigheden, die in hooge mate aan onze Nederlandsche havensteden herinneren. Ook de oorspronkelijke taal, het Platduitsch, dat men vooral in de havenkwartieren nog aantreft, werkt mede om deze illusie te wekken. Wij bieden hierbij onzen lezers eenige kiekken aan, die hun eenigszins een indruk kunnen geven van deze hoogst merkwaardige stad.



Gezicht op de haven

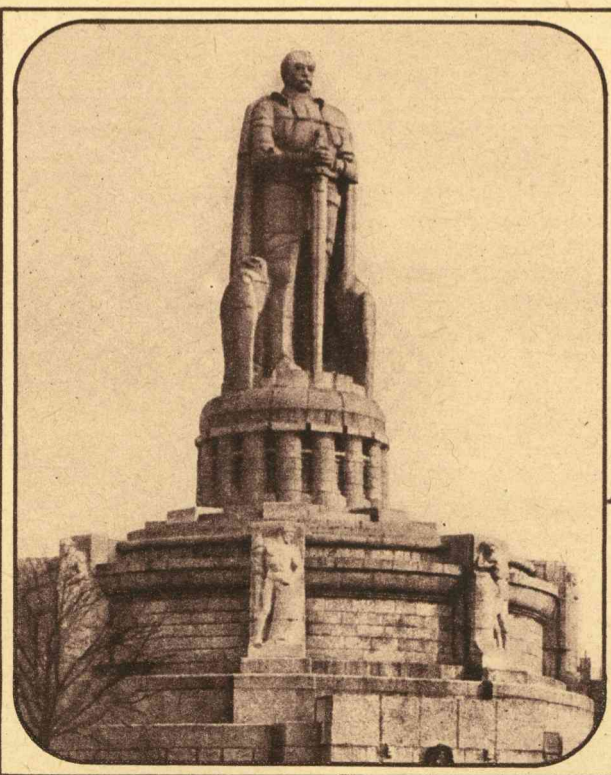


Hierboven :  
Wolkenkrabbers. Links het „Chile-Haus” en rechts het „Ballin-Haus”

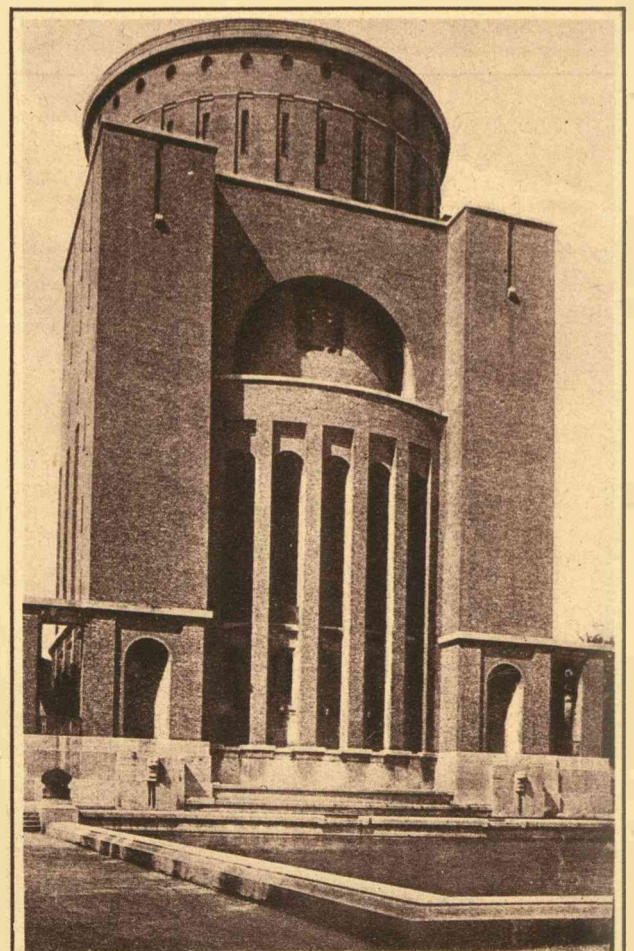
Hiernaast :  
Binnenplaats van het „Chile-Haus”



Een der typische „fleets”



Het Bismarck-monument. Dit kolossale beeld is 63 meter hoog. De omvang van het hoofd is 5,25 M.; de lengte van den middelvinger is 99 cM.; die van de voeten 2,30 M., het zwaard is 8 M. lang.



De monumentale watertoren

# VERMOEDENS VAN MISDAAD

door JERMYN MARCH

Geautoriseerde vertaling uit het Engelsch

36)

„Het zou erg vriendelijk zijn, als U het zoudt willen doen,” zeide Danvers. „Ik vind het nogal veel gevegd om u zoo maar te gebruiken, maar de Radleighs zijn vanmorgen weggegaan en een paar oude vrienden van me — die vandaag hadden moeten komen — hebben getelegrafeerd, dat ze er pas morgen kunnen zijn; en nu is het vervelend voor Viola, dat er geen andere dame in huis is. Een vrijgezellenhuis heeft zijn nadeelen; de menschen mochten eens kletsen. Ik zou het u niet gevraagd hebben, maar Blanche Berrick, die me wel eens meer in zoo'n geval geholpen heeft, is er niet. U begrijpt de moeilijkheid wel?”

Mrs. Carmichael snapte het. Wat ze niet begreep was, dat ze zelf ook niet gevraagd was. Maar de aanwezigheid van één dame was genoeg om de praatjes te stuiten, en waarschijnlijk wist Danvers, dat een vrouw van haar leeftijd het gewoonlijk niet prettig vindt om haar geheele levenswijze voor slechts één nacht te veranderen.

„Ik ben blij, dat u aan ons gedacht hebt,” zeide zij, en dit was waar genoeg om haar geweten te sussen. Ze was eigenlijk blij, dat ze in staat gesteld werd, zijn gastvrijheid te vergelden; in haar trots had zij het hoogst onaangenaam gevonden om gunsten aan te nemen van den man, dien zij zoo moeilijk als vriend kon beschouwen in weerwil van zijn buitengewone vriendelijkheid.

„De auto staat buiten te wachten,” zeide Danvers, „en ik kan Miss Helen meenemen, als ze wezenlijk zoo goed is, om me uit deze moeilijkheid te willen helpen.”

„U moet eerst nog even theedrinken,” zeide Mrs. Carmichael gastvrij. „Die wordt juist binnengebracht. Helen, schenk jij thee voor Mr. Danvers, dan ga ik even naar boven en zorg voor je bagage.”

Helen protesteerde, maar zonder resultaat.

„Moeder wil nooit, dat ik zelf mijn dingen pak, of dat ik iets doe, dat zij voor mij doen kan,” zeide ze met gemaakte boosheid. „Wie zou ooit kunnen denken, dat ik morgen meerderjarig word?”

„Dat is waar ook —” Mrs. Carmichael keerde zich om bij de deur, met haar drogen, vermoeden glimlach, „dat doet me eraan denken. Wilt u zorgen, dat ze morgen op tijd terug is voor het eten. Het is haar verjaardag en we hebben dien altijd, althans een gedeelte ervan, samen doorgebracht, ook toen ze nog op school ging.”

„Ze zal op tijd terug zijn,” verzekerde hij haar. Toen ze weg was, keerde hij zich tot Helen.

„Dat briefje was min of meer een voorwendsel,” zeide hij koel. „Ik kwam voornamelijk, omdat je vader je zien wil.”

„Is hij dan beter?” vroeg zij fluisterend.

„Neen, hij is ongetwijfeld niet beter,” zeide hij, zijn lippen vreemd krullend. „Integendeel, ik betwijfel het, of hij nog wel langer den menschen last zal bezorgen.”

„En . . . wenscht hij moeder niet te zien?”

„Neen, hij heeft niets over haar gezegd; hij wil alleen u zien.”

Helen was een oogenblik stil. Haar oogen, onder de zwarte wenkbrauwen, zochten met sombere uitdrukking de zijne, terwijl hij Sandy's kop zat te aaien, die dat met beleefd geduld verdroeg. Geen hond toonde duidelijker dan Sandy, of hij genoot van vriendelijkheid of dat hij die slechts noode toeliet. Sir Denys kwam vlak na Helen in zijn liefde; Danvers was slechts een bekende.

Deze laatste keek op en zijn oogen ontmoetten de hare met een openhartigheid, die, vond zij, iets medelijdends had. Van een man van zijn soort, die zijn fortuin gemaakt had, min of meer ten koste van anderen, verwachtte men geen medelijden in verband met zijn eigen plannen en verlangens. Toch, als haar vader stervende was, — de gedachte doorkliefde plotseling haar brein — zou Danvers grootendeels zijn vat op haar verliezen. Waarom liet hij haar dan weten, hoe haar vader er precies aan toe was — hoe dun de draad was, die haar nu nog van haar geluk scheidde?

Was hij per slot niet zoo gewetenloos en sluw, als

hij zich deed voorkomen? Was wezenlijk zijn beweegreden, die haar vader verborgen deed houden, geboren uit ware vriendschap voor Blake, hoewel hij verkozen had dat niet zoo te zeggen, en was het daarom mogelijk, dat medelijden voor een oud collega hem grootmoedig deed zijn tegen Henry Blake's dochter?

„Hoe kan ik naar hem toe, zonder dat Mrs. Heathcote het weet?” vroeg zij angstig.

„Ik zal je dadelijk meenemen naar het huisje, voordat we naar Ashwynne gaan,” zeide hij, „daarbij weet Viola reeds alles. Ze nam het erg goed op.”

Hij onderdrukte een glimlach, toen hij de verslagenheid op het gezicht van het meisje zag. Wat zou zij wel gezegd hebben, als ze precies had kunnen weten, hoe Viola het nieuws opgenomen had? Het was van het begin af aan stom geweest, om deze laatste in het vertrouwen te nemen; hij had dat echter pas te laat ingezien. In den loop van het gesprek had hij meer gezegd, dan hij kwijt had willen wezen, en de rest had zij geraden. Hij zou zich onder normale omstandigheden nooit zoo verraden hebben. Goede Hemel! dat het zoover had moeten komen, dat hij niet zeker meer was van zichzelf, als hij een paar ellendige leugens moest vertellen, dan werd het maar tijd, dat er op de een of andere wijze een einde aan de zaak kwam.

Een feit was, dat hij nog nooit tevoren hevige onrust



## Amerikaansche Courantepaleizen

Het ontwerp voor het nieuwe gebouw der „Evening Post” te New-York, dat in 1927 gereed zal zijn.

gekend had, onzekere stemmingen en hartstochtelijk verlangen; en zooals bij alle zuiver dierlijke passies, werden zijn zenuwen weggevreten en verslapt zijn zelfbeheersching.

Zijn heete drift voor de bleke schoonheid van dit meisje had geen element van idealisme in zich, niets dat zelfs een waarlijk groote liefde benaderde. Er was niets, dat op zelfopoffering wees. Het was onbeheerschte primitieve kracht, die hem voortdreef, geen rekening houdend met de wenschen van het voorwerp van zijn liefde, en die zelfs een wreed behagen er in schepte, als hij haar van angst voor hem zag ineenkrimpen. Het was grooter geworden, hoe meer hij bij haar was, tot het nu, ofschoon hij gemeend had, dat hij hard en koud was, in zijn aderen brandde als vuur.

Er was een vreeselijke scène geweest, toen Viola over zijn plan met Helen gehoord had en eindelijk begrepen had, dat Henry Blake, de moordenaar van haar echtgenoot, zoolang verborgen was gehouden door den man, die nu zelfs nog plan had om Blake's dochter te huwen.

Het schandaal en de publiciteit, die aan haar mans dood verbonden waren, pijnigden nog steeds haar geheugen en zij eischte, dat Blake zou worden overgegeven aan de justitie — niet, omdat hij haar van haar echtgenoot beroofd had, dien zij voornamelijk getrouwd had om zijn titel, maar omdat zij persoonlijk last en moeilijkheden ondervond door de wijze, waarop hij gestorven was. De maat van haar woede liep over, als zij aan het meisje dacht, dat Denys Berrick liefhad — de dochter van Henry Blake.

Toen Simon plannen had gehad, om een totaal onbekend meisje te huwen — die dan geen mededingster

meer voor haar zou zijn met Denys Berrick — was het iets anders geweest. Zij had toen kalm haar positie onder de oogen gezien, als zij niet meer gastvrouw zou kunnen spelen op Ashwynne. Maar. . . Blake's dochter. . . en er dan nog niets bij te winnen, daar iedereen, behalve dan misschien de grootste gek, er niet aan zou twifelen, of de indruk, dien Helen op Denys gemaakt had, zou niet zoo gemakkelijk kunnen worden uitgewischt. . . !

Danvers had moeite gehad om haar tot rede te brengen — met andere woorden, hij had haar moeten duidelijk maken, waar haar eigen belang lag. Hij had geen oogenblik gearzeld, om onomwonden te zeggen, dat hij niet geloofde in haar diepe droefheid over den dood van Arthur Heathcote, en dat haar weigering zijn wenschen te vervullen, het verlies zou hebben betekend van dingen, die nog meer waarde voor haar hadden. Hij had, als hij gewild had, de grootste oorzaak van haar boosheid kunnen wegnemen door haar iets te vertellen, wat alleen de Sandersons en hij wisten, maar hij kende zijn lesje; zij was niet te vertrouwen. Hij had reeds te veel gezegd.

Viola, inwendig woedend, was „force majeure” gedwongen geweest den brief aan Helen te schrijven, gedicteerd door Danvers. Hij had ingezien, dat het niet verstandig zou zijn, om haar met het eigenlijke plan op de hoogte te brengen.

„Het bericht zal haar wel hevig geschokt hebben,” zeide Helen.

„Het zou erger geweest zijn, als ze ooit werkelijk van den armen ouden Heathcote gehouden had,” zeide Danvers koeltjes.

Toen werd de thee binnengebracht en even later verscheen Mrs. Carmichael.

Indien deze de verstrooidheid van het meisje opmerkte, dan schreef zij die toe aan het feit, dat zij er tegen opzag, om een avond door te brengen, alleen met Viola Heathcote en haar gastheer.

Er was niets aan te doen; Mrs. Carmichael vond troost bij de gedachte, dat dit waarschijnlijk de laatste keer zou zijn, dat Helen een gevoel van schuld zou hebben in het bijzijn van Mrs. Heathcote. Morgen zou de belofte, zestien jaar geleden gedaan aan een stervende vrouw, aflopen; dan zou Helen weten, dat zij noch aan de misdaad van Henry Blake, noch aan eenige gebeurtenis van zijn twijfelachtig bestaan, part of deel had.

Toen het meisje weggereden was met een laatsten groet van afscheid aan Sandy, die haar droevig stond na te staren, ging Mrs. Carmichael langzaam naar binnen en naar boven. Daar sloot zij de luiken, en sloot haar deur af en den zwaren ouden Bijbel nemend, die naast haar bed lag, ging zij voor haar schrijftafel zitten en opende de oude zilveren sloten.

Met een scherp mesje met ivoren handvat maakte ze een lange snede in het dikke papier, waarmee de leeren band gevoerd was en haalde daar verscheidene opgevouwen papieren uit, waaryan sommige grauw gevlekt waren. Ze opende ze met trillende vingers en bekeek ze. Ze waren niet in het daglicht geweest, sinds nu bijna zestien jaar geleden, toen het idee van die bergplaats het eerst bij haar opgekomen was.

Bloed was over ze gestort geweest; en er waren menschen, die het waard zouden vinden, om voor ze te strijden ten koste van nog meer bloed.

Sporen van moord! . . . Roestvlekken, die de ziel zelfs verteerden, zooals ze getrokken waren door het oude papier heen.

Wist zij het niet? Was zij dan niet de weduwe van Henry Blake en was niet het bloed, dat hij vergoten had, door haar heele wezen getrokken?

Maar zij had geen verantwoordelijkheid gehad aan deze griezelige bruine vlekken; en morgen, gelukkig! zou het meisje, dat zij zoo innig liefhad, vrij zijn van de schaduw van schuld, waar zij niets mee te maken had.

Ze borg de papieren weer zorgvuldig op en sloot den Bijbel met een vurig gebed.

Helen zou dezen nacht zeker veilig zijn op Ashwynne. Er was niemand in de buurt geweest, toen haar koffertje in den auto werd gedragen en was vastgebonden op het bagagerek; als iemand het meisje had zien wegrijden met Danvers, dan was er voor hem nog geen aanwijzing, dat zij den nacht niet onder haar eigen dak zou doorbrengen.

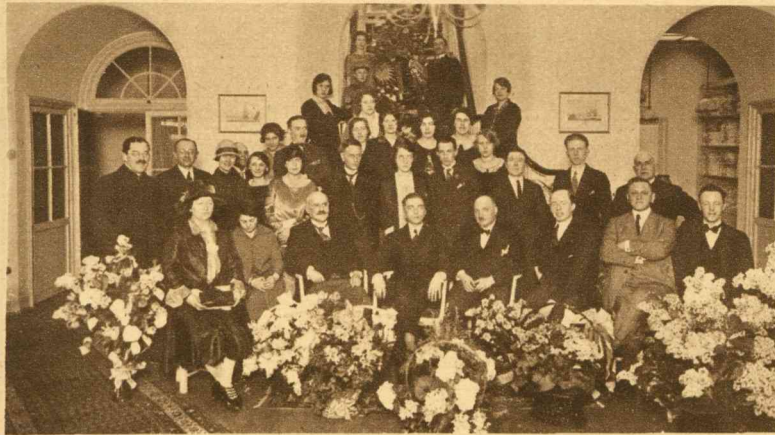
Nog één nacht — dacht Mrs. Carmichael — met het kleine automatische pistool vlak bij en Sandy op wacht voor haar deur — en het geheim, haar toevertrouwd, zou goed en zorgvuldig bewaard zijn.

Beneden kon ze Ada hooren sluiten en de gordijnen dichttrekken. Helen zou nu reeds op Ashwynne zijn, dacht ze gerust.

(Wordt vervolgd)

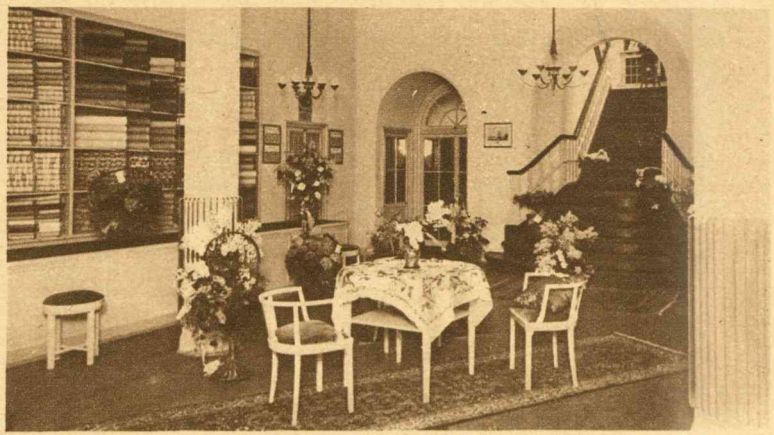


# Van Heinde en Verre



## Onverwoestbare kleuren

Reeds vele jaren wordt de scheikundige wereld bezig gehouden door de vraag: hoe kunnen de kleurstoffen, waarmede de verschillende weefsels, als daar zijn meubel- en decoratiestoffen, tafel- en huishoudgoederen, linnen en tricotage enz., zóó worden saamgesteld, dat ze niet meer aan z.g. verschietsen onderhevig zijn. Jaren lang heeft men vergeefs naar een oplossing gezocht, en moest de menscheid het lijdelijk aanzien, hoe alle fraaie tinten, die eens een verrukking voor de oogen waren, door atmosferische en andere invloeden verbleekten, wegwijnden als het ware. De bonte doek of shawl, die eens een weelde van kleur was, veranderde na eenigen tijd in een waardeloos vod, dat weidra achteloos in een hoek geworpen werd. De diep-roode gordijnen, die eens zoo'n warm-gezellige sfeer in de kamer schiepen, veranderden in een niet-meer-aan-te-ziene



raambekleding. En o! zoo vele andere voorwerpen ondergingen door den tijd eenzelfde lot, onverbiddelijk. Eindelijk echter bleek, dat er tóch wel iets op te verzinnen viel. Ongeveer bij den aanvang van de twintigste eeuw werd n.l. in de Badische Anilin- en Sodafabriek te Ludwigshafen (D.) het middel ontdekt, waardoor het verschietsen van kleuren kon worden voorkomen. De directeur der fabriek, Dr. Bohn, met twee kleurstoffen, lichtblauw en goudgeel, die tegen regen en zonneshijn, weer en wind en andere schadelijke invloeden bestand waren. Natuurlijk werden de proeven voortgezet, en al spoedig werden ook andere kleuren gevonden, die dezelfde gelukkige eigenschappen bezitten, en die dus uitermate geschikt zijn voor alle gewezen stoffen — met

directie en personeel, rechts een uitzondering van wollen — die met deze invloeden in aanraking komen. Deze onverwoestbare kleuren doopte men met den naam van „Indanthren“-kleuren. Teneinde deze bij uitstek nuttige vinding ook in ons land bekend te maken, heeft een handelsmaatschappij te Amsterdam in de Leidschestraat 89/93 een winkelhuis ingericht, het „Indanthren-Huis“, dat de vorige week feestelijk is geopend, en waar men alle met Indanthren-kleuren geverfde stoffen kan verkrijgen. Natuurlijk hebben wij een dergelijk belangrijk feit voor, ja, we durven wel zeggen: de geheele menscheid, want wie vindt niet op zijn tijd zijn vreugde aan een mooie kleur? bijgewoond en er een paar foto's gemaakt, die we voor onze lezers en lezeressen bij dit praatje afbeelden. — Links een groep van



**Farinacci,**

de leider van de fascistische partij in Italië, is van zijn post teruggetreden.



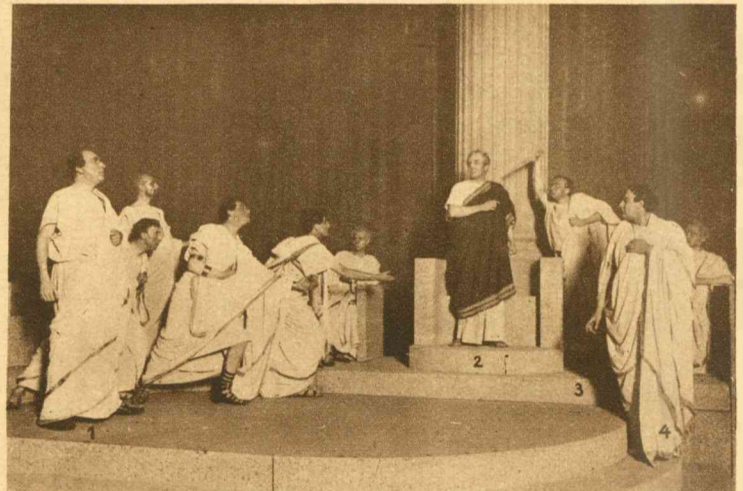
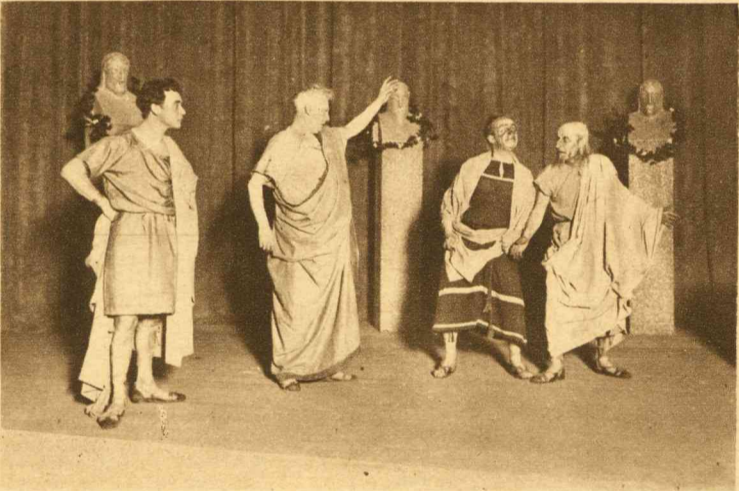
**Een nieuwe Stadsgehoorzaal te Rotterdam.**

De Oude Doele in de Maasstad gaat verdwijnen om plaats te maken voor een nieuwe Stadsgehoorzaal. Hierboven een reproductie van het ontwerp, dat gemaakt is door den architect W. J. Overeijnder.



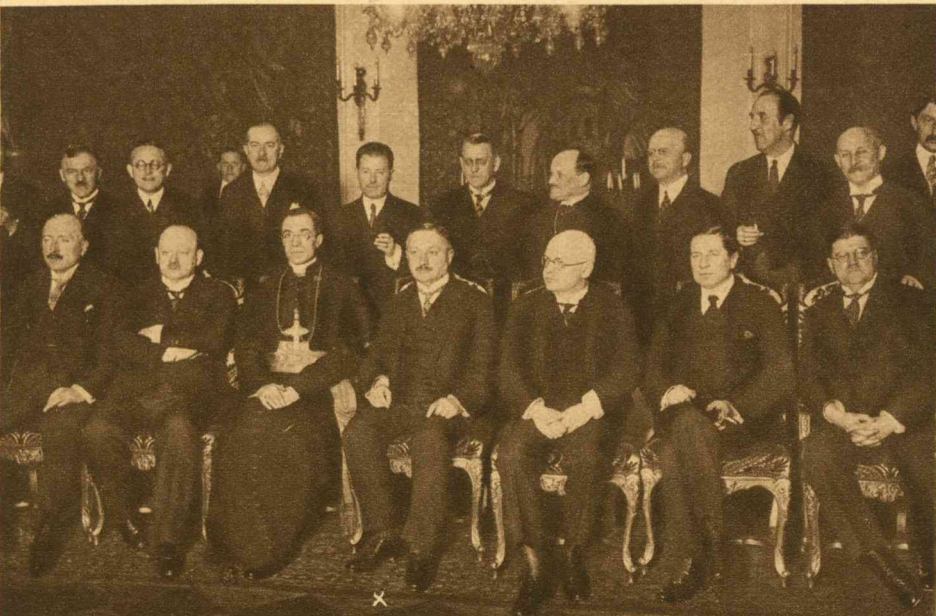
**D. Davidson**

Een dezer dagen werd op plechtige wijze de heer D. Davidson geïnstalleerd als Oppervoorzanger der Nederl. Israël. Gemeente te Zwolle.



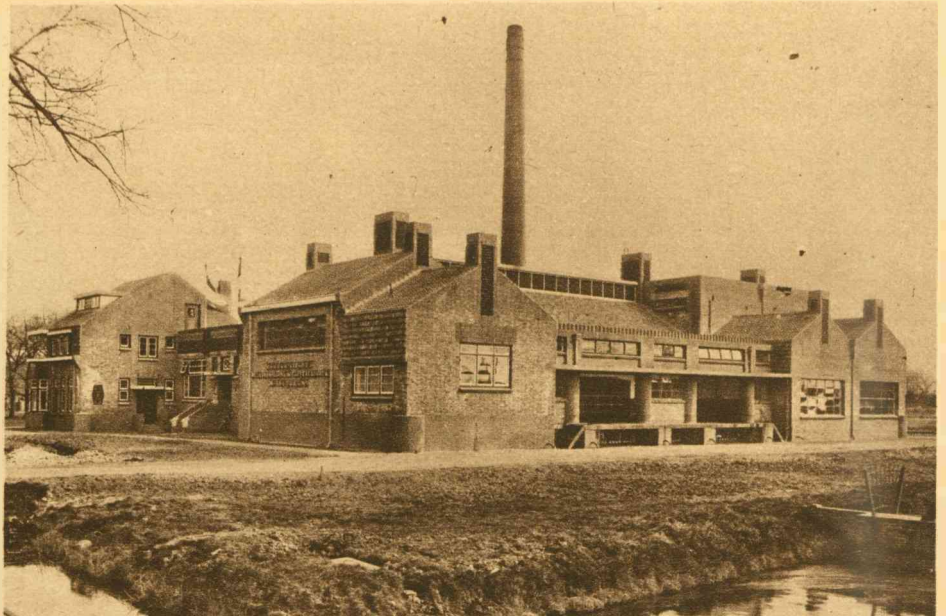
**„Julius Caesar“ bij het „Vereenigd Tooneel“**

Zaterdagavond 1.1. gaf het Vereenigd Tooneel in den Stadsschouwburg te Amsterdam de première van Shakespeare's „Julius Caesar“. — Hierboven een drietal speciaal-foto's. Links: een scène uit de eerste acte. (V.l.n.r.: F. v. Dijk als Flavius; W. Hunsche als Marcelles; Cees Lasseur als Schoenlapper; Lucas Wensing als Timmerman). Midden: Eduard Verkade als Marcus Antonius. Rechts: De moordscene. (1. D. Jessurun Lobo als Cassius; 2. Henri Eerens als Caesar; 3. Paul Huf als Casca; 4. v. Dalsum als Brutus.)



**De Oostenrijksche Bondskanselier Ramek (X) in Berlijn,**

waar hij met de Duitsche regeering onderhandelingen voerde over een economische aansluiting van Oostenrijk bij Duitschland.



**De nieuwe Stoomzuivelfabriek „Walcheren“**

aan den Poelendaalscher. Singel te Middelburg, werd een dezer dagen in tegenwoordigheid van een groot aantal genoodigden officieel geopend. Een extérieur van het fabrieksgebouw.





