

# BUITEN

22<sup>E</sup> JAARGANG N<sup>O</sup>. 46

ZATERDAG 17 NOVEMBER 1928



Foto C. Steenbergh

LANGS DEN WEG OP ELSWOUD



Redactrice: RO VAN OVEN

INHOUD:

LANGS DEN WEG OP ELSWOOD (ILL.) . . . . .	BLZ. 541
ONDER HET ZAND BEDOLVEN, DOOR HOLMAN DAY (II). . . . .	BLZ. 542
BESCHOUWING DOOR S. DE BEER. . . . .	BLZ. 543
LONDEN'S STRATEN EN BOOMEN (GEÏLL.), DOOR JAN POORTENAAR . . . . .	BLZ. 544—545
BEGROEIDE MUURTJES (GEÏLL. NAAR FOTO'S VAN DEN HEER L. BLOK TE LISSE, IN DEN FOTOWEDSTRIJD, DOOR „BUITEN” UITGESCHREVEN MET DEN EERSTEN PRIJS BEKROOND), DOOR L. BLOK . . . . .	BLZ. 546—547
HET VLIEGEN ALS SPORT (GEÏLL.), DOOR HENRI HEGENER . . . . .	BLZ. 548—550
UIT JAREN DIE VOORBIJGINGEN (GEÏLL.), DOOR FR. DE WITT HUBERTS . . . . .	BLZ. 550
MATTEO MARIA BOJARDO. NAAR HET POOLSCH, DOOR KAZIMIERZ CHLEDOWSKY (2) . . . . .	BLZ. 552
DE NIEUWE ST. BAVO TE HAARLEM (ILL.). . . . .	BLZ. 552

BERICHTEN VAN REDACTIE EN UITGEVERS.

De uitgevers verzoeken beleefdelyk dit blad te noemen als men naar aanleiding van eene advertentie, een aanvraag of een bestelling aan een adverteerder doet.

Voor onze Spes Patriae

In de rubriek „Voor onze Spes Patriae” (pag. VI der advertentiepagina's) vinden de kinderen verhalen en raadsels. Harmsen van Beek teekende voor ons de Avonturen van Pietje Plum, welke eveneens in de advertentiepagina's worden opgenomen.

Afzonderlijke nummers: Prijs 40 cts.



ONDER HET ZAND BEDOLVEN

II) DOOR HOLMAN DAY

„Ik heb grooten lust je ook te zoenen” hoorde ik kapitein Peart achter mij brullen. Toen riep hij „hoera!” en sprong voor mij heen en weer.

„Je hebt twintig duizend dollar aan goud omhoog gebracht!” vertelde hij mij. „Vijf staven, gestempeld en elk vier duizend dollar waard. Zoo een duiker ben je, Sidney! Vooruit mannen! Drie hoera's voor den besten diepzeeduiker, die ooit schoenen met lood heeft gedragen!”

En de mannen riepen hoera, terwijl hij mij op den schouder klopte.

Toen ik mijn hoofd omwendde, zag ik Keedy Tick. Mr. Tick keek absoluut niet naar mij om. Hij zat op het dek met de kist voor zich en streelde de goudstaven, zooals een minnaar de wangen van zijn meisje.

„Ik kan niet zeggen, dat die vent in mijn smaak valt”, mompelde Shank. „Hij had de kist al te pakken, toen u ternauwernood aan boord was en voor iemand wist of u nog leefde. Hij brak ze open en sinds dien tijd heeft hij er zoo mee gezeten”.

De oude Ike hurkte neer voor de kist en zat te kwijlen als een hond, die naar een slager zit te kijken.

„Daar is 't! Ik heb altijd gezegd, dat 't er was. Daar is het, glanzend en glinsterend goud. Ze hebben mij allemaal bespot, omdat ik zei, dat 't er was. Wat dunkt je er nu van?”

„Alleen jij en ik hebben er werkelijk in geloofd”, zei Tick. „Voor ik erbij kwam, dorst niemand eraan. Ik moest iedereen bepraten voor iemand mee wou doen. Ik durf wat wagen, al heb ik al mijn kaarten nog niet gezien. Nu heb ik er alles op gezet en zie eens naar het resultaat. Als jelui toch aan 't

„hoera” roepen bent, doet 't dan ook voor den man, die doorzette, tot hij jelui hier bracht”.

Hij keek kwaadaardig naar mij en sloeg zijn been over de kist, alsof hij iets had teruggekregen wat van hem was.

„Waar er een is, zijn er meer, wat Sidney? Je hebt het nest gevonden, waar ze in liggen, wat? En krijgen wij vandaag nu nog 'n mooi klein kistje? Wij kunnen net zoo goed met veertig duizend beginnen, nu we toch aan den gang zijn”.

Shank die over mij heen leunde om de borstplaat los te schroeven, begon hartelijk te vloeken en bleef daarmee doorgaan, toen hij aan mijn blik bemerkte, dat ik het hartgrondig met hem eens was.

„Er zijn drie miljoen daar beneden — en twintig duizend is maar een peuleschilletje”, zei de harteloze schurk. Ik geloof niet, dat hij gezien had, dat ik half dood boven was gekomen — of dat het hem iets kon schelen hoe het met mij gesteld was. „Als je geluk hebt, moet je doorzetten, zeg ik altijd. Wat dunkt jou, Sidney, zullen we niet den eersten dag op veertig duizend brengen?”

„Kapitein Peart”, zei ik „iemand, die vijf uur lang zich half dood gewerkt heeft in een duikerpak, is niet in staat zoo'n mispunt te antwoorden. Kunt u niet wat zeggen?”

Ik moet erkennen, dat Peart zich schitterend van zijn taak kweet. Een sleepboot-kapitein, die in de haven van San Francisco zijn plaats wil veroveren, moet een uitgebreiden woordenschat te zijner beschikking hebben en de kapitein had er nog geen woord van vergeten.

„Dus zijn mijn beide compagnons nu tegen mij?” gromde Tick. „Eerst moest ik vechten om jelui te laten meedoen en nu de zaak slaagt, moet ik vechten om jelui aan den gang te houden, hè? Ik ben blij, dat ik nu weet hoe wij tegenover elkaar staan en ik zeg jelui vooruit, dat ik mij door jelui niet er uit laat dringen”.

Hij keek zoo zwart als de hel en ik in mijn hart was er blij om, dat hij den vader van Arie Peart ook als zijn vijand beschouwde. Ik wist wel, dat zijn plan om met het meisje te trouwen bij haar geen instemming vond, maar men weet nooit wat er gebeuren kan, als een vastberaden vader zich ermee gaat bemoeien.

Dien avond gebeurde er nog iets, dat wees op tweespalt in de bemanning der *Zizania*.

De oude Ike kwam bij den kapitein en begon:

„Nu wij het glanzende goedje binnen halen, wou ik wel eens weten, hoe ik ervoor sta, als 't op verdeelen aankomt”. Hij zei, dat niet zoo'n beetje brutaal en men kon merken, dat hij in de leer was geweest bij zijn nieuwen kameraad Keedy Tick.

Kapitein Peart antwoordde hem kortaf. Hij vertelde Ike, dat, als de zaak afgelopen was en wij wisten wat er aan overbleef, wij hem zooveel zouden geven, dat hij voor zijn leven uitgezorgd was. „Op het oogenblik bezit je geen dollar — heb je trouwens nooit bezeten. Als je veel geld in handen kreeg, zou 't niets geven. Je kunt het noch bewaren, noch behoorlijk uitgeven”.

„Dat gaat u niet aan”, verklaarde Ike driftig. „Wij zijn begonnen het goud op te halen. Wij zullen het allemaal in handen krijgen. Het is er, zooals ik altijd gezegd heb. Ik moet tien procent hebben van alles wat over de reeling komt en ik moet het hebben zonder condities.

„En als je 't in handen kreeg, zou je over zes maanden weer bij mij komen leenen”, zei de kapitein. „Als 't gaat zooals ik hoop, zal ik zooveel voor je vastzetten, dat je honderd dollar per maand te verteren hebt, zoolang je leeft. Ga nu weg en droom van je geluk”.

„Hang je op met je geluk”, gilde de oude man. „Ike en Tick zijn de —”.

Kapitein Peart stond op, greep Ike vast en wierp hem de deur uit.

„Die twee lui”, vertrouwde hij mij in zijn woede toe, „zullen mij, als ik niet oppas, nog kost en inwoning laten betalen zoolang ik aan boord ben, behalve dat zij de heele winst zullen opstrijken”.

Ik sprak dien avond met den kapitein niet over mijn bange vermoedens voor het vervolg. Ik hoopte het beste. Ik was een kist machtig geworden met behulp van mijn ouden vijand den Stillen Oceaan. Ik voorzag, dat zoo iets niet ten tweeden male zou gebeuren — maar die kust was nieuw voor mij. Ik ging naar kooi zoo moe als een hond. De kus, die het meisje mij had gegeven, brandde nog op mijn lippen en ik had eenige heel aangename dromen.

Den volgenden dag daalde ik nog hoopvol neer. Ja, zoo vol vertrouwen, dat ik een ijstang meenam. Mijn ervaring van den vorigen dag had mij geleerd, dat dit juist het gereedschap was, dat ik noodig had om zoo'n kist beet te pakken en uit het zand te tillen.

Het water was erg woelig, maar niet zooals den dag te voren. Ik werd met meer kracht over de zandhoogten geduwd dan teruggetrokken. Het water was weer helder en groen.

Ik had mijn koevoet daar, waar ik gewerkt had, in het zand gestoken. Ik kon hem niet meer terugvinden. Deelen van het wrak, die ik gezien had, waren weer onder het zand bedolven. Het gat, dat mij zooveel moeite gekost had, was weer aangevuld. Ik had al vaak gezien hoe snel waterstromingen veranderingen kunnen aanbrengen in een zandbodem. Maar dit was al heel opmerkelijk. De schat lag mijns inziens dieper begraven dan ooit. De oceaan had zand genoeg en had daar ruim gebruik van gemaakt.

Nog nooit was ik zoo teleurgesteld geweest. Des te erger, omdat ik eenmaal sukses had gehad. Het leek, alsof de oceaan mij eenmaal in de vrucht van het succes had laten happen om mijn verwachtingen hooger te spannen. Niet uit goedigheid, maar als een duivels-streek. Hij had mij getoond, dat de millioenen er waren — ik had er een glimp van gezien — en nu waren ze weer voor mij verborgen en onbereikbaar. Het hielp niet beneden te blijven en mij af te matten. Ik gaf het signaal en werd opgehaald.

Zoodra de mist van mijn glazen was opgetrokken, zag ik Tick. Hij keek op mij neer als een vischarend op zijn prooi. Een oogenblik was ik blij om mijn mislukking. Ik genoot van zijn teleurstelling.

Zoodra mijn helm was afgenomen, vertelde ik kapitein Peart van de verandering in den stroom en dat er dien dag niets te doen was.

„Daar heb je 't!” raasde Tick woedend. „Gisteren wou je niet naar mij luisteren. Je had de mooie kaarten in je hand, maar dorst er niet op spelen. Ik ken dat. Ik weet wanneer men zijn kans moet uitbuiten. De eenige hersens in dit heele stelletje zitten onder mijn hoed. Ten slotte zal ik moeten neerdalen en je wijzen, hoe je 't doen moet”.

„Ik zal zoo dadelijk uit dit duikerpak zijn”, zei ik. „Het staat tot je dienst”.

Ik had een flauwe hoop, dat hij woest genoeg zou zijn om af te dalen — woedend genoeg en goud-hongerig genoeg. Als hij 't gedaan had, zouden wij van Tick — wiens lichaam doortrokken was van alcohol en tabak — nooit meer last hebben gehad. Maar hij vloekte, sprong in de reddingboot en liet zich wegroeien.

De gebeurtenissen der beide volgende weken kan ik in twee woorden samenvatten: „Niks gedaan!”

Niet, dat ik niet werkte. Ik ging iedereen dag omlaag. Ik probeerde allerlei werktuigen. Ik zat nachten te piekeren en werkte tot ik te moe was mijn met lood verzwaarde schoenen over de zandheuvels te tillen en ze mij er overheen moesten trekken. Als ik het zand loswerkte, drukte de Oceaan het weer vast en stapelde er nieuw op. En al dien tijd ketterde en gromde Tick en zei, dat ik mijn best niet deed.

Eens op een morgen kwam kapitein Peart in mijn kajuit nog voor ik wakker was. Hij schuimbekte van woede en was niet in staat zijn woorden zoo te vormen, dat ze voor mij verstaanbaar waren. Hij wees op een stuk papier en ik nam het aan en las:

„Aan Peart en Sidney: Nu mijn beide compagnons tegen mij zijn, is onze compagnieschap verbroken. Van nu af zal ik voor eigen rekening werken en een duiker nemen, die een duiker is en geen slaapkop. En ik waarschuw jelui vooraf, dat je het mij niet lastig maakt”.

„Compagnieschap verbroken!” schreeuwde de kapitein. „En hoe denk je, dat hij ze verbroken heeft? In den nacht weggeslopen. Met Ike en vier leden der bemanning en mijn beste reddingboot. Maar dat is nog niet eens het ergste! Hij heeft het goud meegenomen — al het goud! De heele twintig duizend. Hij had den sleutel van de brandkast”.

„Waarom hebt u hem dien in handen gegeven?”  
„Hij zanikte maar steeds, dat hij ook een functie moest hebben en penningmeester moest zijn. Hij heeft ons voor twintig duizend dollar bestolen en zal dat geld gebruiken om een andere expeditie uit te rusten. Hij heeft ons een nekslag gegeven en wij kunnen er niets tegen doen”.

Ik verdacht de zaak en begreep al ras, dat wij in ons geval

Tick niet konden achtervolgen en een klacht indienen. Er zouden menschen zijn, die ons op onze beurt als dieven beschouwden.

Ik probeerde zoo iets te zeggen van dat we blij mochten zijn, dat wij van Tick afwaren, maar Kapitein Peart stampste en ketterde zoo hard, dat ik betwijfel of hij mij hoorde.

Het was een treurige ochtend op de *Zizania*.

#### ACHTSTE HOOFDSTUK

Ellendige, hopelooze dagen volgden nu. Ik bleef neerdalen, want ik hoopte op nog zoo'n vriendelijke onderstrooming. Maar het bleef bij dien eenen keer.

Tien dagen later gebeurde iets, dat onze rust ernstig verstoorde. Een kleine schoener kwam in onze buurt ankeren en een boot roeide op ons af. De beide mannen, die aan boord kwamen, stelden zich voor als Mexikaansche douane-beambten en zij droegen uniformen, die hun identiteit bewezen. Zij vertelden, dat zij vernomen hadden, dat wij schatzoekers waren naar het wrak van de *Golden Gate* en zeiden, dat wij onmiddellijk het anker moesten lichten en vertrekken, daar wij ons anders blootstelden aan arrestatie en gevangenis. Ze zeiden nog heel wat over wetten zus en zoo. Misschien was het waar en misschien niet. Noch Peart, noch ik wisten daar iets van.

Maar al had de kapitein geen wetskennis, hij had menschenkennis. Hij wist, wanneer hij met een schelm te doen had en hij wist met zoo een type om te gaan; hij had er heel wat leeren kennen in zijn werk in de haven van San Francisco. Hij luisterde een tijdje aandachtig. Toen noodigde hij ze uit in zijn heiligdom en verzocht mij mee te gaan.

„Ik weet best, wie u bepraat heeft, heeren”, begon hij. „Ik begreep wel, dat hij naar de kust zou varen in die reddingsboot, die hij van mij gestolen heeft. Hij heeft de boot gestolen, hij heeft de mannen gestolen en hij heeft alles gestolen, dat hij in handen kon krijgen. Hij is een faro-speler uit Frisco. Hij heeft nog nooit waarheid gesproken, hij heeft nog nooit eerlijk kaart gegeven, hij heeft nog iedereen, die iets met hem te maken had, bedrogen. Ik wil niet, dat hij u ook beet neemt. Ik ben de kapitein van deze stoomboot. U ziet wie ik ben. Dat is mijn compagnon en u kunt wel zien, dat hij geen afzetter is. Ik vind er geen doekjes om, heeren. Wilt u zaken doen met een eerlijk man of met een schavuit? U kunt ronduit met me praten. Iedereen wil leven, ook de menschen hier in Mexico. Ik weet alles van de douanegebruiken hier langs de kust. U moet zaken doen om te leven”.

Zij keken ernstig, maar spraken hem niet tegen.

„Ik weet niet, wat hij u gegeven heeft, maar in ieder geval geef ik u meer. In het eene geval doet u zaken met een schurk — een dief. Als hij bereikt heeft, wat hij wil, zal hij u verraden en verkoopen. In het andere geval hebt u te doen met iemand, wiens naam bekend is in de haven van San Francisco, die eigenaar is van deze boot en die hier is gekomen om een dollar te verdienen voor zichzelf en voor u. U bent verstandige mannen en u ziet gauw genoeg wie u voor hebt. Ik wed, dat u al dadelijk geen vertrouwen hadt in dat gele gezicht met die katteoogen en die kattesnor, wat?”

Zij antwoordden niet.

De kapitein fluisterde mij toe.

„Ga gauw naar Arie en zeg, dat zij je al het goud geeft, dat zij in haar beurs heeft. Zie wat je zelf hebt. Zeg de Chinezen, dat zij geven moeten wat zij vinden kunnen. Breng het hier. Ik moet ze zolang aan den praat houden”.

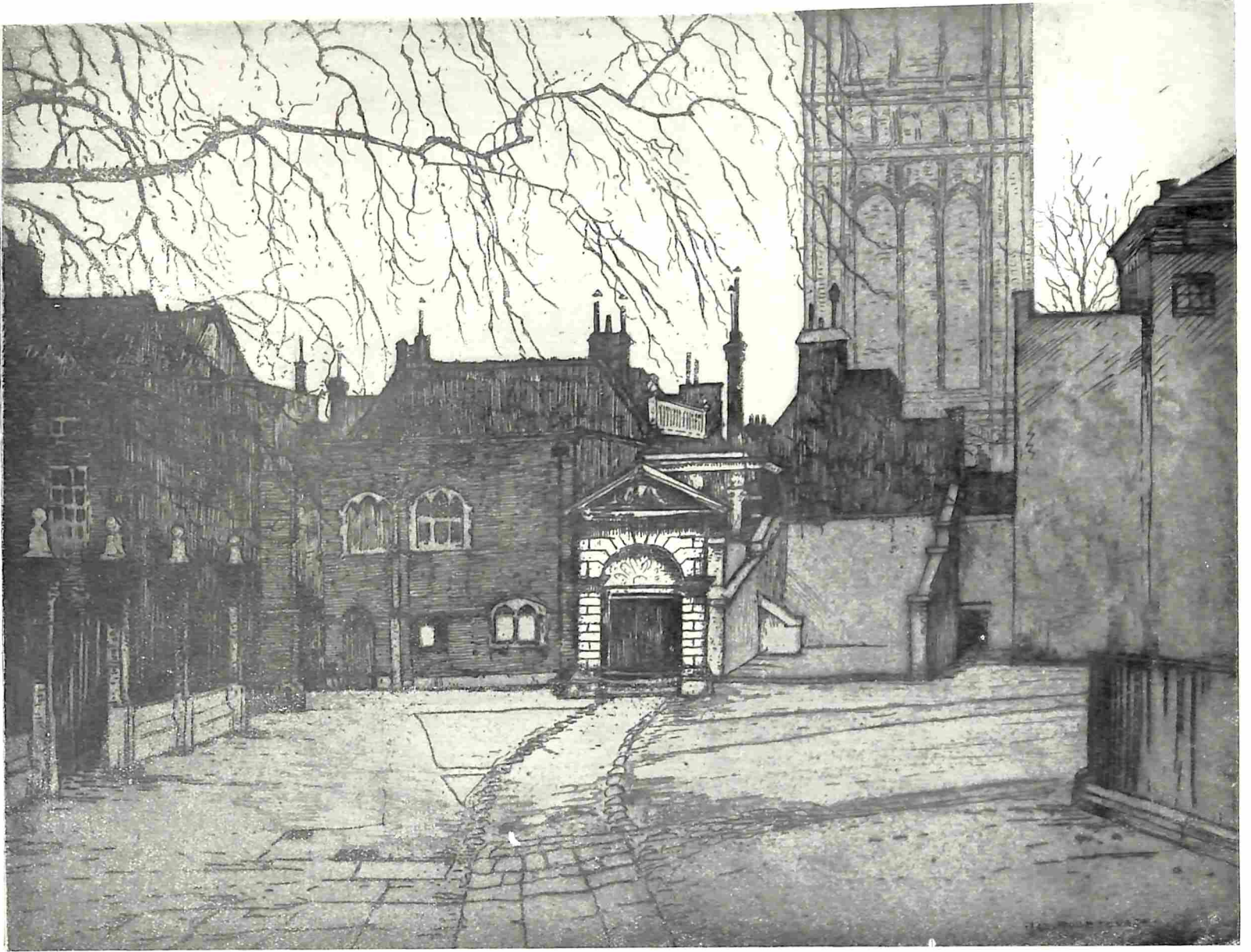
Ik kwam terug met mijn verzameling en de kapitein voegde er zijn deel aan toe. Toen deed hij het in een zakje en stopte dat in den zak van een der beambten.

„Dat is maar een kleinigheid op afbetaling”, zei kapitein Peart vriendelijk. „Wij zijn waar gij het oog op ons kunt houden, heeren. Maar u kunt niet het oog houden op zoo'n nachtvlinder als die ons bij u belasterd heeft. Houdt uw oogen open — staat aan onze zijde — en u krijgt den volgenden keer een buidel die u met twee handen moet vasthouden. Wij geven altijd meer dan de ander — en als we dat niet doen, kunt u beslag leggen op onze boot”. (Wordt vervolgd)

#### Beschouwing

„Spreken is zilver, zwijgen goud . . . .”  
Maar tóch . . . . kan 't niet verkeeren?  
Het spreken . . . . kan 't niet goud soms zijn?  
En 't zwijgen . . . . zwaar u deren?

S. DE BEER



Naar een ets door Jan Poortenaar

LONDEN'S STRATEN EN BOOMEN... IN BESLOTEN PLEINTJES...

## LONDEN'S STRATEN EN BOOMEN

**E**R is in gansch Europa geen stad zoo groot, geen stad zoo leelijk, en geen stad zoo buiten-achtig als Londen. De eerstgenoemde eigenschap is wel een ieder bekend; de tweede zal menigeen heel wat gemakkelijker te aanvaarden zijn dan de laatste. ☼ Toch is het geboomte van de wereldstad wel een der grootste aantrekkelijkheden ervan. Het is er soms geweldig, hoog en wijd uitgegroeid. Wanneer er ergens gebouwd wordt, zal men het bestaande gewas niet kappen, maar zorgvuldig omtimmeren: schuttingen maken een omwegje, tuinmuren evenzoo en in afdaken wordt ruimte voor stammen uitgespaard, die bij ons het allereerst onder den bijl zouden komen. Wat in de oogen van een Hollandschen timmerman een lastige sta-in-den-weg is, een „leelijke” oude boom, is hier reeds door ouderdom eerbiedwaardig. Mochten dus wijde vertakkingen den stam uiteen dreigen te scheuren, dan is de helpende hand erbij, die zorgt voor stutten om te schragen, voor kettingen en zware ijzeren ringen om de takken bijeen te houden. De huizen — neen, in de meeste gevallen zijn die het zeker niet waard, dat er een schilderachtige boom aan ten offer zou worden gebracht. En zeker in de binnenstad niet. Opgetrokken van ijzer en beton, worden ze jaar in jaar uit onveranderlijk bekleed met een dun laagje imitatie-renaissance, met min of meer korintische of composiet-zuilen en pilasters, die behangen zijn met dikke trossen fruit. Ook als Edammerkaas zoo ronde engelpoppen, cartouches en zoo voorts trachten tevergeefs den leugen hunner structuur te verbergen. Of er nu een warenhuis, een modepaleis, een bankgebouw of een museum verrijst, de bouworde is en blijft eender, het eene jaar na het andere. Trouwens, alleen aan de voorzijde wordt meestentijds zulk een parade-architectuur aangebracht, met het gevolg dat de gebouwen er tamelijk dwaas uitzien, als zij ook op zij gezien kunnen worden. Dan doen zij denken aan punten zooals

die uit een taart gesneden worden: slechts aan den kant, die naar buiten is gekeerd, vol met erop gekleefd koekebakkersornament. ☼ Gelukkig heeft de natuur voor atmosfeer gezorgd. Behalve gedurende de tamelijk nuchtere zomermaanden ligt een dunne, blauwige sluier van nevel in de Theemsvallei en helpt niet alleen voor het oog om de engelpoppen, parelranden en bloemfestoenen van steen te vervagen — zij doet ook de materie spoedig verweren. Zij hecht het immer in de lucht aanwezige roet hier aan een rondend relief, daar in een holte, wijzigt zoo de lichten en donkerten der gebeitelde ornamenten op een afzonderlijk gebouw. En als wolkschaduw komen, toovert die sluier een geheimzinnige schemer over gansche groepen van zwaarwichtige bouwwerken; in den wintertijd geeft zij aan een zonsondergang op de Theems een paars-rooden lichtgloed met groen-blauwe schaduw, zoo onreëel en fantastisch als nergens anders. ☼ Maar Londen dringt zijn schoonheid niet op; die ligt zelfs niet open. De stad vraagt van den bezoeker een langer verblijf dan een vluchtig bezoek en met grauwe winters stelt zij uw verknochtheid op de proef. Toch is Londen des winters het meest zichzelf. Parijs noodt den flaneur tot een zitje aan een der boulevards, een wandelingetje hier en wat slenteren daar, een dolce far niente. Londen heeft daartoe zoomin den tijd als de ruimte. Het werkt in haast zijn dagtaak af; laat zijn slaven even een korte verademing voor een maal midden op den dag en daarbij een korte poos van rust in een der kleine oasen, die city en West-end bezitten in besloten parkjes, oude kerkhofjes en pleintjes met grasvelden der oude inns — herbergen in vroeger eeuwen. Maar die kerkhofjes liggen er doorgaans zoo verscholen, dat men ze waarlijk niet vinden zou, als men ze niet weet. Is des avonds de dagtaak gedaan, dan sluiten zich ook de hekken van vele dier antiëk-rustige plekken en alle levendigheid concentreert zich in de theaterbuurt. Doch ook dan is er

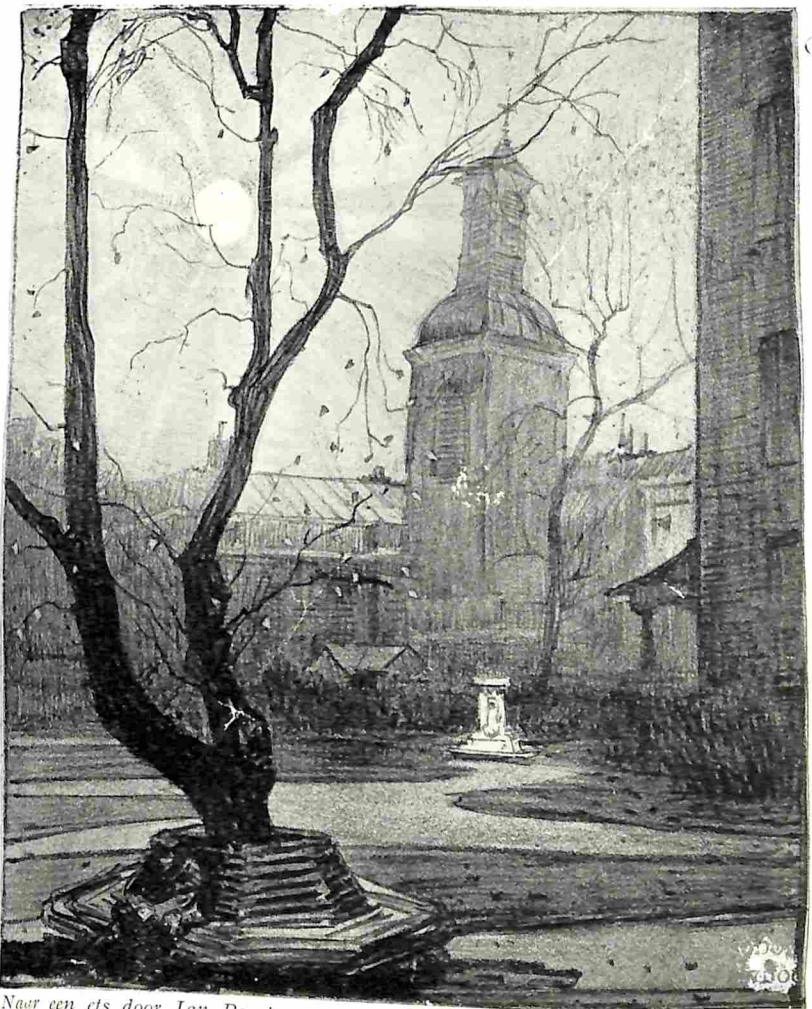


Naar een ets door Jan Poortenaar

LONDON'S STRATEN EN PLEINEN. BELSIZE ROAD

zulk een snorren van auto's, waarin ge een glimpje ziet van heeren, correct in evening-dress en dames in glinsterende avondmantels, dat er voor een bedaard voetganger al evenmin plaats is als er eerst in de city was. Ge kunt het va-et-vient nergens eens op uw gemak gadeslaan, ge staat altijd iets of iemand in den weg. Maar de Londenaar zoekt zijn rust en contact met de natuur ook niet in de stad, doch in zijn woning, en als 's middags de kantoren en 's avonds de schouwburgen leeglopen puffen de taxi's rond en blaast de heete adem van de „tube”, de ondergrondse spoor, de honderden in het gelaat, die in het haastige Londense tempo naar de buitenwijken worden gevoerd, waar de tuinen om de huizen met zulk een goeden smaak zijn aangelegd, de oude eiken van het heuvelende land zijn gespaard, toen er de nieuwe buitenhuizen werden gezet en door het instand houden der meenten, de „commons”, brokken natuur den stadsmensch tot zijn beschikking bleven. Daar liggen vijvers of vloeien beekjes, rijzen geweldige beuken, eiken, populieren en is een massa struikgewas, waar zangvogels nestelen, eekhoorns langs de stammen glijden en vlinders fladderen. Menig Hollander heeft mij uitgelachen, als ik hem wilde doen gelooven, dat eekhoorns van mijn tuinmuurtje meer dan eens een openstaande deur binnenkwamen. En dat zou dan nog wel in de stad, niet eens heelemaal buiten het geval wezen. . . . neen, dat laat geen solied Hollander zich wijs maken. In de meeste gevallen weigert hij reeds te gelooven, dat in de parken als Regent's Park of Hyde Park groote kudden schapen zouden grazen. Londen is immers die stad, waar het zoo razend druk is; hoe kan dat nu? Schapen, eekhoorns, te midden van fabrieken, kantoren, straten zoo druk, dat men nauwelijks oversteken kan? Juist door de wijde ligging der woonhuizen en blokken met „flats”, de in verhouding tot de binnenstad-bouw vrij lage woningen, heeft Londen, dadelijk buiten de city en het West-end iets landelijks; men zou haast zeggen iets dorp-achtigs. Zeker geldt dat niet voor het East-end met zijn dokken en werven. Voor hem, die Londen uit Holland benadert en tot de Tower Bridge de rivier opvaart of per trein naar een der groote stations wordt gevoerd, is dit deel der wereldstad een zoo aaneengesloten huizenmassa, dat hij zich van het noorden, westen en zuiden zeker geen denkbeeld

kan vormen. De stad schijnt één schoorsteenveld. Straten zijn er slechts nauwe sloppen, grauw, beslagen, dof en somber is alles als in een benauwend droom, en overal, overal steken schoorsteenen in de lucht, rechte en scheefgemetselde, hooge en lage, en uit alle stijgt traag de vuile steenkoolrook, waaruit het roet gestadig neervalt en bij een mist de stad gansch in duisternis hult. Zoo spoedig geschiedde de herbouw der binnenstad na den grooten brand van 1666, dat vele straten, waarvan verbredening overwogen werd, hun middeleeuwsche breedte behielden. Hier en daar werd later met veel moeite en ten koste van fabelachtige sommen gelds een verbredening of een uitweg aangebracht. Maar ook dan bleven de straten louter verkeerswegen, die geen spanne gronds konden afstaan voor een nietsdoener, die maar eens een weinig zou gaan zitten toezien. En de rook van de duizenden en duizenden open steenkoolvuren en groote fabrieksschoorsteenen stempelt niet alleen Londen tot een stad van business door zich aan de huizen en hun beeldhouwwerk te hechten: de boomen en planten voeren er een zwaren strijd tegen de langzame verstikking, waaraan zij dikwijls ten offer vallen, zoodat de plataan met zijn steeds vernieuwende schors de beste boom voor beplanting blijkt te wezen. Platanen in de oude „square's”, platanen langs het „Embankment” aan de Theems. Londen is daar grootsteedsch, het heeft er de Egyptische obelisk, die in de negentiende eeuw in geen wereldstad, die zichzelf respecteerde, gemist kon worden, in „Cleopatra's Needle”, geflankeerd door twee bronzen sphinxen, die liggen te wachten, tot er eindelijk eens iemand in het stadsbestuur komt met genoeg smaak om ze weg te nemen. Wat verderop reeds begint hier en daar de buitenachtigheid: Piccadilly, de meestbekende der hoofdstraten wordt aan een zijde reeds door een parkje begrensd, waar men heerlijk in het gras mag liggen; Hyde Park en Kensington Gardens zijn uitgestrekte parken met idyllische water-tjes, bezet met allerlei bloeiende struiken en planten, en in Richmond Park kan de wandelaar de vrij rondlopende herten tegenkomen. Van tal van dorpen, in den loop der jaren door de wereldstad met haar rustelooze uitbreiding opgeslokt, werden de „commons” voor bebouwing gevrijwaard en zoo zijn Golder's Hill met zijn weelderigen bloemenhof, de heuvelende Hampstead Heath met Ken Wood, de ruime, opene Parliament Hill Fields, Primrose Hill met zijn vergezicht over de stad, verademing voor jong en oud. De bloemen,



Naar een ets door Jan Poortenaar

LONDON'S STRATEN EN PLEINEN... EEN KORTE POOS VAN RUST IN EEN DER KLEINE OASEN...

die in de parken worden verzorgd, leveren een zeker overschot op. Die planten worden jaarlijks uitgedeeld aan de gretig daarvoor opkomende armere bevolking, die geduldig in de rij blijft staan. Al wie maar komen wil, krijgt zijn deel. Een file van honderden en nog eens honderden mannen, vrouwen, kinderen, en dan gaan de begonia's, fuchsia's, margrietten van hand tot hand, zij vroolijken de kale, naakte straten op en brengen wat fleur en leven in de grauwe achterbuurten. In Hyde Park is des Zondags pantoffelparade. „Rotten Row” is de verbasterde naam van de oude route du roi, zegt men. Daar kijkt men naar vurige volbloedpaarden en even vurige ruiters, en op het open stuk, vooraan bij de Marble Arch kunt ge een ieder van wal hooren steken, die op religieus gebied wat te beweren heeft. Menigmaal is



Foto L. Blok

er een van de toehoorders, die ook het een of ander in het midden wil brengen, doch meestal kan zijn stemvolume niet op tegen dat van de moderne hagepredikers, zoodat het moeilijk valt uit te maken, of zijn logica wèl daartoe in staat is. Aan de eene zijde van het park loopt Park Lane, waar de groote huizen met ruimen oprit en breede serres der millionairs nu langzaam-aan plaats moeten maken voor groote blokken van flats. De ontzaglijke kosten van onderhoud van zulk een stadspaleis, dat maar enkele maanden van het jaar in gebruik is, werden velen van den Engelschen landadel te machtig. Het mooie, oude Devonshire House, een gebouw met tal van den Engelschen dierbare historische herinneringen, van geslacht op geslacht het eigendom der hertogen van Devonshire was immers reeds onder sloopershanden gevallen. Op die plaats kan men nu auto's koopen, parfums en wat niet al. Mayfair, zooda's de aan Park Lane grenzende buurt geheeten is, telt tal van huizen met een ouderwetsch-deftig aanzien. Nog dragen vele hekken langs de stoepen de hooge hangers, waar in de achttiende eeuw nog lantaarns hingen, de dompers voor de flambouwen, waarin de fakkeldragers hun toortsen doofden, wanneer zij „my lady” in een draag-

#### BEGROEIDE MUURTJES. VOLGEGROEID

stoel huiswaarts geleidden. In de winkelstraten echter is alles nieuw, en worden nog nieuwe huizen afgebroken om voor nieuwere plaats te maken. Alles wordt er opgeslokt door den onverzadiglijken Moloch. Slechts een enkel verdwaald oud tabakswinkeltje met kleine ruitjes in de ronde, vooruitspringende vensters bleef er over. Men zou zich niet verwonderen, als er nog Engelschen van den ouden stempel — bakkebaarden, monocle, grijze hoogehoed en witte slobkousen — af en toe een beetje snuif kwamen koopen en à la Dickens over het weer kwamen kouten, over rijpaarden of politiek. Maar och, de kleine winkel is evenzeer een anachronisme als zijn opschrift: „Purveyors to the Kings of Hanover and Belgium”, staat er nog heel goedig, en het is alles echt uit de oude doos. Want gedurig bouwt en verbouwt en breekt men af in Londen's straten. Een fabrieksgebouw, waar eerst jams werden vervaardigd, wordt van zijn gansche binnenwerk ontdaan, de muren en de spanten van het geweldig ijzeren dak worden opnieuw, zoowel van binnen als van buiten, onderhanden genomen — en het is een groote bioscoop geworden, ingericht met al de overdadige poespas, die bij zulk een bestemming past. Ononderbroken gaat de verandering der straten voort;



Foto L. Blok

#### BEGROEIDE MUURTJES. „DE TRAP”

dan rijzen torenhoog de ijzeren kranen in de lucht, waar eerst de puinhoopen beetje voor beetje zijn opgeruimd door steeds af- en aanbommelende vrachtauto's. De kranen bouwen om zich heen een hekwerk van zware ijzeren balken, dan volgen het beton, de baksteen en de logge klompen der natuursteen façade — en weer een nieuw gebouw zonder enig karakter verdrong oudere huizen, die soms nog eenige waardeerbare stijl bezaten. Zoo vindt men er nog in „Soho”, de wijk, die haar naam ontleent aan den roep der jagers, nog niet zoo heel lang geleden, al is men er nu midden in de stad. Het zit er vol met Fransche en Italiaansche restaurantjes, waar de kellners de zwarte snorren dragen van het Zuiden, romantisch gekruld. Het krioelt in de zijstraten van karretjes en stalletjes met visch en kant, fruit en glaspereelen.

(Slot volgt) JAN POORTENAAR

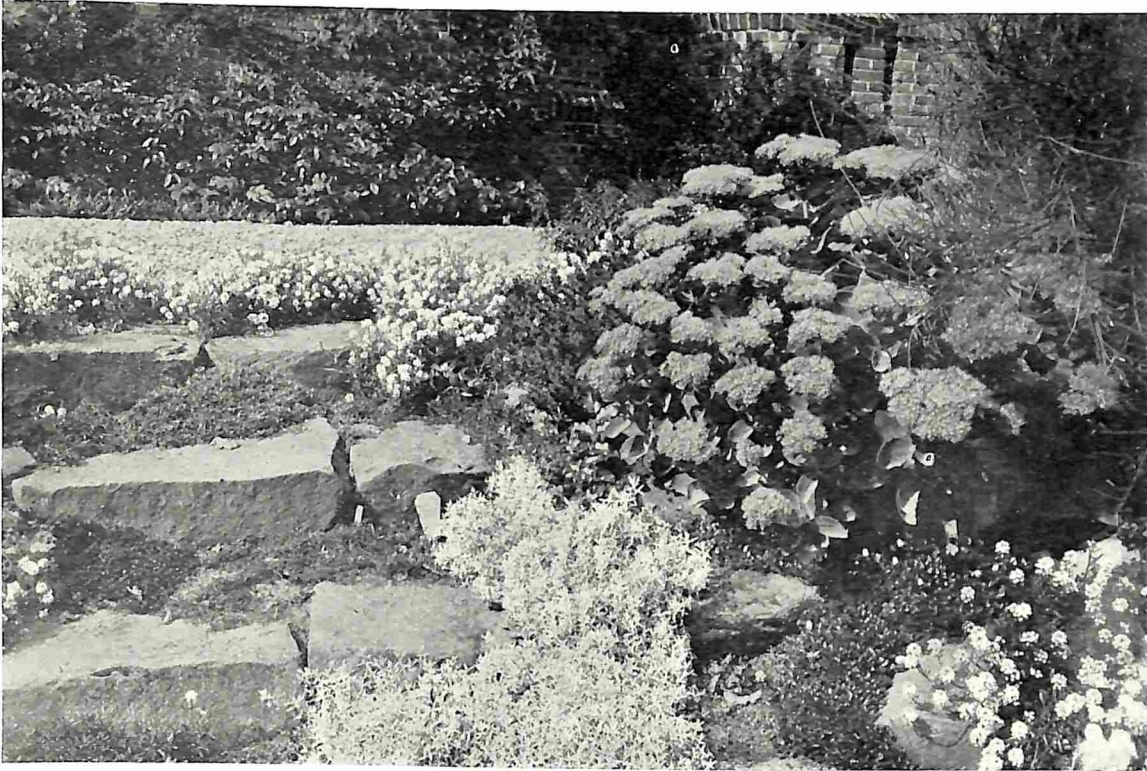


Foto L. Blok

BEGROEIDE MUURTJES. SEDUM

## BEGROEIDE MUURTJES

GEÏLLUSTREERD NAAR DE FOTO'S VAN DEN HEER L. BLOK TE LISSE, WELKE IN DEN FOTO-WEDSTRIJD, DOOR „BUITEN” UITGESCHREVEN, MET DEN EERSTEN PRIJS WERD BEKROOND

IN de laatste jaren wordt het meer en meer gebruik, in een tuin-aanleg beplantingen op kleine stapelmuurtjes aan te brengen. Dit is een vorm van tuinarchitectuur, welke zich aansluit bij iedere bouwwijze. Reeds op een klein bestek, ook in een stadstuin, verschaft dit soort tuinarchitectuur de mogelijkheid een keur van mooie en belangwekkende planten te kweken. Planten, die anders in vele stadstuinen, waar zoo dikwijls te weinig licht binnentreedt, nimmer zouden gedijen. Voor vochtige tuinen is de stapelmuur een ware uitkomst: nu kan de eigenaar zich vaak verheugen in kleurvariaties, welke zonder steenbegroeiing voor hem steeds een fata-morgana zouden blijven. De rotstuin op het leeg terrein voor de Bijenkorf, op den Dam, te Amsterdam, tijdens het jubileum van H.M. de Koningin aangelegd, levert hiervoor een overtuigend bewijs. ☞ Een muurtje echter vereischt zeer veel zorg bij den aanleg. En maar al te vaak, helaas, wordt de fout gemaakt, een dergelijk muurtje met kalk te metselen. Hier en daar wordt dan een schietgat opengelaten, om een arm plantje met kluit en al in te kunnen stoppen. Lucht en ruimte tot het ontwikkelen van een gezond wortelgestel ontbreken, de muur blijft kaal, de planten sterven, en het geheel brengt, in plaats van vreugde, voortdurende ergernis. ☞ De oorzaak van deze verkeerde handelwijze ligt gemeenlijk bij den architect. Deze, bevreesd, dat door een niet-passende omgeving de schoonheid van zijn architectuur zal worden geschaad, bezondigt zich tevens aan het ontwerpen der omgeving. Tuinarchitect is hij echter niet, hij weet niet, welke grond, welke verzorging bepaalde planten en heesters eischen. Evenmin weet hij, hoe, na eenige jaren, planten en heesters uitgroeid zullen zijn. ☞ Archi-



Foto L. Blok

BEGROEIDE MUURTJES. „ROOD-WIT-BLAUW”

tect en tuinarchitect dienen samen te werken, om tot een schoon en bevredigend resultaat te geraken. ☞ De foto's, die dit artikel illustreeren, leveren het bewijs voor deze stelling. Ze werden genomen in den tuin van de villa „Veenenburg” te Lisse, waar de tuinarchitect A. Koper te Bennebroek overleg pleegde met den architect bij den aanleg van tuin en muurtje. Deze muur werd niet gemetseld, maar gestapeld en aangevu'd met rijke, vruchtbare aarde. De factoren voor den groei waren zoo overvloedig aanwezig, dat paal en perk moest worden gesteld aan den wasdom van bijna alle planten. Harmonisch voegen zich de talloze nuances, waarin rood, een even groote plaats inneemt als geel en blauw. Eenige jaren geleden bestond deze kleurverscheidenheid nog niet. Immers, in den laatsten tijd hebben nieuwe aanwinsten het mogelijk gemaakt, het hinderlijke

gebrek aan rood, waardoor geel en blauw domineerden, te overwinnen. Vroeg in het voorjaar reeds begint deze muur te kleuren. Op de plaats, waar één der fotos *Alysum Bentheimi* met zijn mooie witte touffen vertoont, staat in het voorjaar *Arabis Alpinum*, terwijl de bovenrand van het muurtje de tintelende, warme kleurenpracht van hyacinten, tulpen en narcissen laat zien. Iets later in den tijd stralen op het midden-gedeelte van het muurtje felgekleurde Darwin-tulpen. In den zomer worden deze door *Begonia's* vervangen, zooals de foto uitwijst. ☞ De afbeeldingen laten o.a. een rooden *Semprevivum arachnoideum* zien, het zilvergrijze blad van de *Artemisi Stelleriana*, de blauwe *Nepeta Mussini* brengen een zachte en tegelijkertijd contrasteerende kleurenvariatie. ☞ De grond is geheel en al bedekt met weelderig groeiend *Sedum (spurium splendens)*. De tweede foto is een modeltuintje op zich zelf. Hier werd gebruik gemaakt van Flatstones, die altijd uiterst dankbaar materiaal leveren, en waar tusschen de voegen ontelbare aardige mossen groeien. We vinden er ook *Thym*, verschillende soorten *Saxifragen* met hun mooi blauwgroen blad, en een menigte *Alisum Bentheimie*. ☞ Als een blanke bruids-

sluier overhuift in de Lente een *Genista Praecox* een enorme *Sedum spectabilae*, waarvan de foto een indruk geeft. ☼ Een drietal foto's toonen de linkerzijde van het muurtje, waar een winterharde *Tuesia* afwisselen met een stervormige langbladige *Saxifraga*, uitgroeiend uit een der voegen, met een groote bos *Santolina Chamaecyparissus* met haar fijnen kruidigen geur. ☼ Ten slotte is er nog de *Cotoneastra Horizontalis*, waarvan de vruchten als honderde roode kralen tintelen. ☼ Het zou te uitvoerig worden alle planten voor dit muurtje gebruikt, stuk voor stuk na te gaan. In ieder geval leveren de foto's, zoo terecht door de Jury met den eersten prijs bekroond, het bewijs voor de mogelijkheid op een betrekkelijk klein bestek tuinders-genoegens te vereenigen met aesthetische waarden.

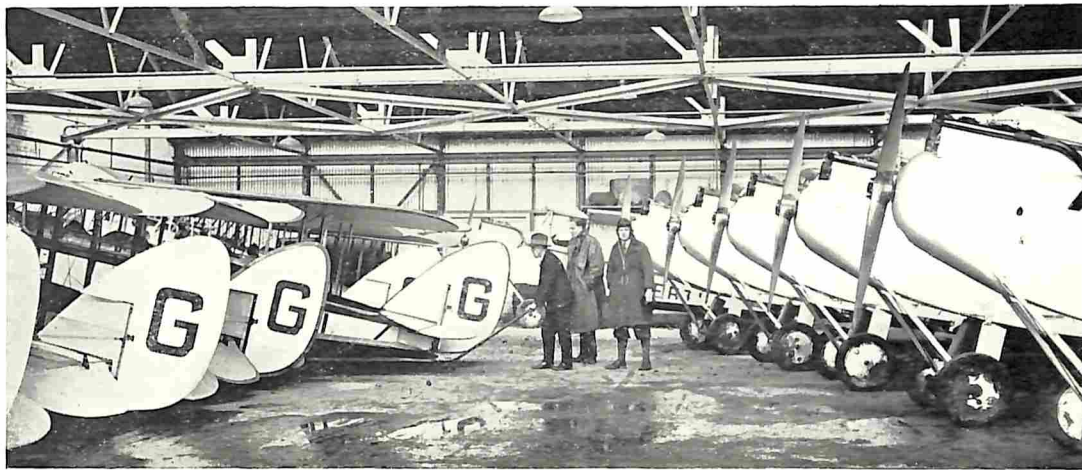
L. BLOK

## HET VLIEGEN ALS SPORT

**A**L moge de beweging niet die vlucht hebben genomen, welke men na afloop van den wereldkrijg in een overigens verklaarbaar optimisme meende te mogen verwachten, ondanks het feit dat de huidige stand der sportvliegerij verre van beantwoordt aan onze verwachtingen van weleer, kunnen we toch niettemin constateeren, dat het sportvliegtuigwezen zich op bevredigende wijze ontwikkelt. ☼ Wanneer we ons aan het einde van, en kort na den grooten oorlog, over het algemeen een veel te rooskleurige voorstelling hebben gemaakt van de vooruitzichten en de mogelijkheden van het vliegen als sport, dan was zulks hoofdzakelijk, omdat toen maar weinigen konden vermoeden, welk een ernstige economische omwenteling ook de overgangstoestand van den oorlog op den vrede zou te weeg brengen. Bovendien waren de meeste ontwerpen, die de vliegtuigindustrie in die dagen

voor toeristische doeleinden op de markt bracht, daarvoor ten eenenmale ongeschikt. Voor vliegsport bedrijven, was de tijd dus nog niet rijp. ☼ Nog minder rijp voorzeker, was de periode vóór Augustus 1914. Al vloog toen in Europa, als zeer zeldzame vogel, een enkele vlieger rond, voor wien het luchtbeveeren geen métier was, en al was in het land van den dollar, óók toen in de oude wereld de oorlogsbrand reeds woedde, onder verschillende millionnaires een tijdlang het toeren met, meestal door beroeps-piloten bestuurde vliegbooten, hetgeen men daar „aerial yachting” noemde, een geliefkoosde ontspanning, van een eigenlijke opkomst der vliegsport kan eerst gesproken worden na den aanvang van 1925, toen de in Engeland opgerichte, door den Staat gesubsidieerde, sportvliegtuigenclubs haar zegenrijken arbeid begonnen, en welk gebeuren als het ware het sein werd tot het in het leven roepen van een pro vliegsport-beweging over de geheele wereld. ☼ Maar ook de periode tusschen 1919 en medio 1925, die we de vóór-periode zouden willen noemen, is voor de grondlegging en de opkomst der vliegsport van belang geweest, omdat toen als het ware de kiem werd gelegd, waaruit geleidelijk de beweging groeide, zooals we die thans kennen. En die op zichzelf weer, nog maar het begin is van een beweging, waaruit nog veel grooter, veel belangrijker dingen zullen groeien. ☼ Al gaven de meeste bouwers, die kort na den oorlog sportvliegtuigen lanceerden, blijk, nog maar een zeer vaag idee te hebben van de voornaamste eischen, waaraan een bruikbare sportmachine zou moeten voldoen, enkele constructeurs toch, tonden al aardig te begrijpen, welke richting het uit moest. Als een van die weinige goede uitzonderingen uit de vóór-periode, noemen we de Engelsche Avro „Baby” met 35 p.k. Green motor, een toestelletje, waarmede ons land reeds kennis maakte in 1919

op de Elta, waar capt. Hammersley ermee demonstreerde. Nadat deze peuter in 1919 en 1920 beide malen de handicap-race der Britsche Aerial Derby had gewonnen, maakte Bert Hinkler op 31 Mei 1920 met de „Baby” zijn beroemde historische vlucht Londen-Turijn zonder tusschenlanding, een afstand van 1046 km., die afgelegd werd in 9½ uur. Drie dagen later vloog Hinkler door naar Rome. Het einddoel der tocht was eigenlijk . . . Australië. Maar hoe heerlijk Hinkler's optimisme ook was, in de Ecuwige Stad aangeland, moest hij het hoofd buigen voor de geweldige, bijna onoverkomelijke bezwaren, welke in die dagen nog aan een Engeland—Australië vlucht zonder grootsche voorbereiding waren verbonden. Dies keerde Hinkler terug. ☼ Maar wat deerde dit. De non-stop vlucht Rome—Turijn was op zich zelf reeds een openbaring, een groote historische daad, welke aan de wereld op overtuigende wijze de mogelijkheden van het kleine sport- of toervliegtuig gedemonstreerd had. Het benzine- en olieverbruik bedroeg, inclusief den terugtocht naar Londen, slechts 3,40 liter. Met geen ander motorisch vehikel had Hinkler, den reisduur in aanmerking genomen, den tocht goedkooper kunnen doen. Van het Avro „Baby” genre kwamen er méér. Doch de eenige gebruikers bleven de piloten der fabrikanten. Vóór het publiek zich van de vliegsport meester maakte, zouden nog eerst eenige jaren moeten verlopen. ☼ In nauw verband met de opkomst der sportvliegerij, staat het vliegen zonder motor. Want het is juist de motorlooze vliegerij geweest, welke zoowel tech-

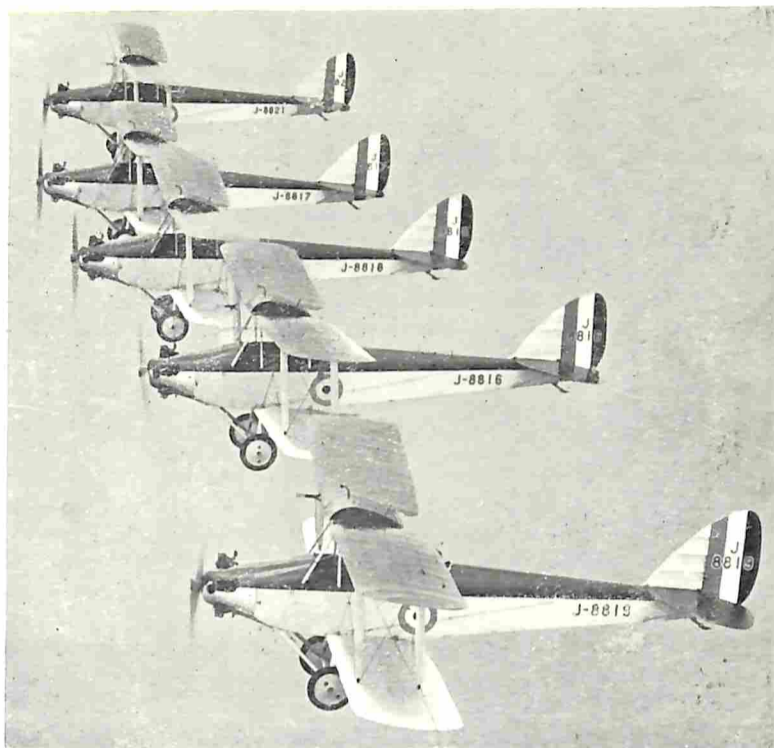


IN DE „MOTH”-GARAGE OP HET LONDENSCH E STAG LANE VLIEGVELD, WAAR EEN AANTAL PARTICULIERE SPORTVLIEGTUIGEN ZIJN ONDERGEBRACHT

nisch als psychologisch, den goeden vruchtbaren grond vormde, waarin de idee van en het algemeen verlangen naar het vliegen als sport, tot rijpheid kon komen. Toen in den zomer van 1920, op aanstichting van Oscar Ursinus, den redacteur van het Duitsche luchtvaartblad „Flugsport”, in het Rhön-gebergte, de eerste wedstrijd voormotorlooze vliegtuigen werd gehouden, was toch het voornaamste streven van Ursinus, om door weer van voor-af-aan te beginnen, zich los te maken van de ons uit den oorlog overgebleven kwaal, een verkwistend en daardoor financieel-ruïneus gebruik te maken van veel paardekrachten. Tot het succes van dit lofwaardig streven, droeg gewis in sterke mate de omstandigheid bij, dat het Verdrag van Versailles den Duitschen vliegtuigbouw voor meerdere jaren dermate fnuikende bepalingen had opgelegd, dat er door de motorische vliegerij weinig of niets te ondernemen viel, en men dus de gelegenheid om het zonder motor te probeeren, met beide handen aangreep. ☼ En de Rhön-beweging begon inderdaad weer van voor-af-aan. Want men vloog er, gedragen door de tegen de bergwanden opstijgende luchtstromingen, motorloos. Zooals ook de vogels motorloos zweven. Op den Rhön-wedstrijd van 1920, volgden die van 1921 en 1922. De vonk van het enthousiasme sloeg over. Ook Franschen en Engelschen, geprikkeld door en najverig op het succes der Duitschers, organiseerden motorlooze wedstrijden. En zoo kregen we in 1922 de meetings van Clermont Ferrand in Frankrijk en Itford Hill in Engeland, later weer gevolgd door Biskra, Vauville, Rossitten, e.a. ☼ De logische ontwikkelingsgang, zooals Ursinus zich die in 1920 moet hebben voorgesteld, bleef niet uit. Want al was het motorlooze vliegen een passie geworden, waarvan velen het uiteindelijke doel bleven zien in „het motorlooze”, er stonden dissidenten op, die, niet tevreden met het gebonden zijn aan het doelloos heen en weer zweven boven een bepaalde bergstreek, overgingen tot het in hun zweefvliegtuig inbouwen van een lichten hulpmotor, waarmede men hoopte gezette vliegen ook boven vlak land mogelijk te maken. Men had nu geleerd om bij voldoende constructie-sterkte toch



uiterst licht te bouwen, men had geleerd den schadelijken luchtweerstand tot een minimum te beperken en de z.g. lift-drift verhouding, alsmede de bestuurbaarheden manoeuvreervaardigheid te verhoogen, zoodat men eraan denken kon, het weer eens met zeer lichte motoren te probeeren. ☒ Die overgang van het motorlooze naar het zwak-motorige tijdperk, had plaats in Maart—April 1923. Het is pas vijf jaar geleden, dies herinneren we ons zeer goed, welk een indruk in de luchtvaart-wereld, en ook meer nog daarbuiten, het feit maakte, dat begin April '23 in Engeland squadron-leader Wright erin geslaagd was van den vlakken grond op te stijgen en een korte vlucht te maken met het door den constructeur Manning gebouwde „Wren” eendekkertje, dat uitgerust was met een twee cylinder A.B.C. motortje van circa 400 cm<sup>3</sup> cylinder-inhoud en nominaal 3½ paardekracht. — Zooals spoedig bleek, was het effectief vermogen van den motor aanmerkelijk hooger, en lag in de buurt van 10 p.k., maar de prestatie bleef niettemin merkwaardig. Te Toulouse in Frankrijk verder, had de bekende zweefvlieger Georges Barbot, een half uur lang boven de stad gevlogen in een eendekkertje gebouwd door den constructeur Dewoitine, welks motor bij het starten 7, en bij het vliegen boven de stad, nog geen 5 p.k. had ontwikkeld. Op 6 Mei van hetzelfde jaar volvoerde Barbot met zijn Dewoitine, voor die gelegenheid uitgerust met een 15 p.k. Clerget motor, zijn gedenkwaardige vlucht over het Kanaal van St. Inglevert naar Lympe en terug, voor welke prestatie de Parijsche „Matin” een prijs van fr. 25000 had uitgelooft. Zoo boekten ook andere vliegers met het plotseling „en vogue” gekomen zwak-motorig sportvliegtuig triomfen. ☒ Maar vergeten we Nederland niet! Vóór toch Dewoitine, Manning e.a., door het lanceren van zwak-motorige vliegtuigjes, de wereld in geestdrift brachten voor het vliegen als sport, werkte daar in alle stilte in Voorburg bij den Haag, de jonge Nederlandsche constructeur Carley, reeds sedert eind 1922, aan een sport-eendekkertje uitgerust met een 11 paards Indian super-chief rijwielmotor. Indien hij er wat meer schot achter had gezet, gewis dat Carley aan zijn land de eer zou hebben bezorgd, een Dewoitine en een Manning vóór te zijn geweest. Het werd echter eerst 18 Juni 1923, toen het ranke Carley-maaksel op het Waalhaven vliegveld zijn eerste vlucht maakte. Maar feit is en blijft toch, dat een Nederlander reeds met volle overtuiging den weg naar het zwak-motorig vliegtuig bewandelde, toen bij het overgroot deel der vakwereld nog slechts twijfel heerschte. Of eigenlijk niets heerschte! Want aan de mogelijkheid te kunnen vliegen met maar weinig paardjes, werd eenvoudig niet gedacht. ☒ Practisch beschouwd, was deze geheele ontwikkelingsgang, een herhaling der historie. Want en het motorlooze en het zwak-motorige vliegtuig, was voor de luchtvaart geen nieuws. Immers vóór we wisten wat vliegen was, dus vóór het probleem der menschenvlucht door middel van motorkracht tot een oplossing werd gebracht, vormde de zweefvlucht, het experimenteeren met motorlooze toestellen, voor de toenmalige speurders naar het vlieggeheim, de voornaamste vorm van practisch onderzoek. Noemen we van de zweefvliegers uit den aviatischen oertijd slechts Lilienthal, Mouillard, Pilcher, Wilbur en Orville Wright, Chanute en Ferber. Maar ook het licht-motorig vliegtuig van 1923, was louter een „l'histoire se répète”, zij het dan ook in meer modernen vorm. Want ook de glijd- en zweefvliegers van weleer gingen, toen zij het zoo moeilijke vraagstuk der evenwichts-besturing onder de knie hadden, over tot het inbouwen van een lichten motor. En ook die eerste vliegers bewezen toen reeds, dat het vliegen met weinig paardekrachten mogelijk was. Zoo werden de eerste vluchten der Wrights in 1903 gemaakt met 12 pk. In 1908 vloog Wilbur Wright met passagier op een toestel dat 660 kg. woog, en uitgerust was met een motor van 22 pk. De Engelsman Roe maakte in 1909 vluchten op zijn driedekker, welke voorzien was van een motor van 9 pk., terwijl Blériot op 25 Juli 1909 zijn beroemde Kanaalvlucht volbracht met een 3 cylinder motor van 22 pk. ☒



#### QUADRILLE VAN VIJF „MOTH”-SPORTVLIEGTUIGEN

Maar nog in een derde opzicht kregen we een herhaling van hetgeen we in de beginjaren der aviatick beleefden. Toen gebleken was, of juist gezegd opnieuw gebleken was, dat men „desnoods” toch ook met heel weinig paardjes kon vliegen, bleek al spoedig eveneens duidelijk, dat er, tot leedwezen van den man of the street, die al van zijn „luchtfiets” zeker was, met die zwak-motorige vliegtuigjes weinig viel uit te richten. Die vliegtuigen uitgerust met motoren van 5 à 15 p.k., bleken over juist voldoende vermogen te beschikken om van den grond los te kunnen komen en, op geringe hoogte, een horizontale vlucht te volbrengen. Over motorvermogen-reserve beschikten ze niet, zoodat in geval van een min of meer krachtigen tegenwind, de toch al geringe snelheid, nog minder werd. Maar wat zwaarder wog: mede als uitvloeisel van dat geringe overschot aan motorvermogen, bleken die zwak-motorige toestellen zeer gevaarlijk, en alleen veilig te besturen door ervaren vliegers. Dies was den motorvliegfiets maar een kort bestaan beschoren. Er hadden nog enkele wedstrijden plaats, waarbij de diverse nadeelen van het zwak-motorige vliegtuig zich stevig deden gevoelen, . . . op den mislukten wedstrijd van Lympe in 1924, ontbrak reeds de groote Engelsche constructeur De Havilland, die thans het meest populaire sportvliegtuig ter wereld bouwt, en die aan de Lympe-meeting van 1923 nog had deelgenomen met een eendekkertje met 6 paards motor, doch in '24 wegbleef onder het thans zeer juist gebleken motief, „dat men om met twee personen geheel veilig te kunnen vliegen, minstens over 60 à 80 p.k. moet kunnen beschikken” . . . , er werden met het zwak-motorig vliegtuig door ervaren fabrieks-piloten nog enkele aardige individuele vertooningen ten beste gegeven, en . . . het motor-



DE AVIO „AVIAN”, HET TYPE SPORTVLIEGTUIG WAARMEDE BERT HINKLER IN FEBRUARI VAN DIT JAAR IN 16 DAGEN VAN LONDON (ENGELAND) NAAR AUSTRALIË VLOOG

vermogen ging omhoog, met rasse schreden. Zooals het ook omhoog was gegaan in de jaren 1906—1910, na de oplossing van het vliegprobleem. De vliegfiets verdween, en maakte plaats voor een en twee-persoons sportvliegtuigen, met een motorkracht van 50 à 80 p.k., wat thans voor sportmachines het gemiddelde vermogen vormt. Weliswaar zijn er tegenwoordig ook enkele typen aerodynamisch gunstige sportvliegtuigen in gebruik, die over een motorvermogen beschikken van ca. 20 à 25 p.k., doch dergelijke toestellen zijn ten eenen male ongeschikt voor het maken van toervluchten van eenige beteekenis, hoofdzakelijk in verband met de lage kruissnelheid, hun bescheiden laadvermogen, gering klimvermogen en de matige bedrijfszekerheid van den motor bij tochten van langen duur. ☞ Zoo groeiden uit het zwak-motorig vliegmaaksel in weinig tijd de eerste practisch bruikbare sportvliegtuigen. Het wachten was echter nog op de georganiseerde actie, het onder vereenigingsleiding beoefenen van het vliegen als sport. De stoot aan deze beweging werd gegeven in Engeland, waar eind 1924 begin 1925 meerdere sportvliegtuig-clubs werden opgericht. Dat die clubs een succes werden, is voornamelijk hieraan te danken, dat de Britsche Regeering, die in de light plane club beweging natuurlijk een welkome vorming zag van een civiele luchtvaart-reserve, besloot voor een beperkt aantal clubs een vrij aanzienlijke jaarlijksche subsidie uit te trekken. Zoo kwam de beweging, mede dank zij den sportieven geldelijken steun van verschillende rijke zakenlieden, op hechten grondslag te staan. Andere landen volgden. Zelfs ook Nederland, waar, wat we enkele jaren te voren nog niet hadden durven hopen, in Juli 1926 in Rotterdam een vereeniging van sportvliegers werd opgericht, de Rotterdamsche Aero Club geheeten, welke als afzonderlijk onderdeel van haar programma, in September 1927 de Nationale Vlietschool opende. Het groot succes dat de jonge actieve R. A. C. met haar in Juli van dit jaar gehouden eerste internationaal vliegconcours heeft mogen boeken, is een bewijs, dat het den ondernemers ernst is in hun streven, het kleine Nederland ook in de vliedsportwereld een eervolle plaats te bezorgen. ☞ Zoo is de beweging thans algemeen, en breidt zich steeds meer uit. Ondanks het niet licht wegende bezwaar, dat de aanschaffingskosten van een goed sportvliegtuig nog zeer aanzienlijk zijn. Zoo kost het zeer populaire in Februari 1925 ter wereld gekomen Engelsche De Havilland sportvliegtuig, de twee persoons „Moth” met 60—80 p.k. 4 cylinder Cirrus motor, voor Engeland 7800 gulden. De Westland „Widgeon”, eveneens met Cirrus motor, kost 9000 gulden, terwijl de prijs van de succesvolle Avro „Avian” met Cirrus motor, op 7200 gulden komt. De Nederlandsche Pander sportmachine, met 60 p.k. Walter motor, staat geprijsd op 12 mille. ☞ Maar als gezegd, niettegenstaande die gepeperde prijzen, die natuurlijk omlaag zullen gaan naarmate de vraag grooter zal worden, komt het sportvliegtuig erin. De bakermat der beweging, het oude Albion, telt reeds 80 particuliere vliegtuigbezitters, waarvan het meeren-deel toestellen als de „Moth” en de „Avian” in eigendom heeft. Hetgeen met deze toestellen, vooral in het laatste jaar, door Britsche sportvliegers en vliegsters gepresteerd werd, mag waarlijk verbluffend heeten. Vloog ltn. Bentley in November van het vorige jaar op een „Moth” in 28 dagen van Londen naar Kaapstad, eind Juni-begin Juli van dit jaar maakte de vlieger Murdoch dezelfde reis, op een Avro „Avian”, in den recordtijd van 15 dagen. Maar wat meer, héél wat meer zegt: op die zelfde route, werden zonder bijstand, dus solo, twee prachtige vluchten volbracht door vrouwen. Lady Bailey, de vrouw van sir Bailey en moeder van vijf kinderen, vloog kort geleden in haar eentje van Londen naar Kaapstad, terwijl lady Heath, ook een Britsche, eveneens moederziel alleen, de reis in omgekeerde richting



EEN AANTAL DE HAVILLAND „MOTH”-SPORTVLIEGTUIGEN OP HET STAGLONE VLEGVELD TE LONDON

maakte. Al deze tochten slaagden prachtig. Evenals de talrijke leden der Britsche sportvliegtuigclubs ondernomen trips over het geheele Europeesche continent. ☞ Hoewel zelf geen pilote, is ook een zeer enthousiaste vrouwelijke light plane bezitster de 62 jaar oude gravin van Bedford. Met den vlieger Barnard als haar bestuurder, maakte ze het vorige jaar in haar open „Moth”, een reis van drie weken door Frankrijk, Spanje en Noord Afrika, een tocht, die aan de oude dame groote voldoening schonk, en aan het einde waarvan ze spontaan kon verklaren, nog nimmer zóó op haar gemak te hebben gereisd.

HENRI HEGENER

## UIT JAREN DIE VOORBIJGINGEN

I

DE Oude Schans, een gracht waar in gewone omstandigheden slechts beurtschepen en zolderschuiten heen en weer varen en waar op de beide walkanten de zware vrachten geheschen en gestreken worden in en uit de talrijke pakhuizen, stond in het najaar van 1833 plotseling in het middelpunt van de belangstelling van Amstels burgerij, eene belangstelling, waarvoor zelfs de aandacht van de politieke gebeurtenissen voor eenige dagen wijken moest. ☞ En toch was het alles behalve rustig in Europa; Koning Ferdinand VII van Spanje was den 29en September van dat jaar overleden, slechts een minderjarige dochter nalatende, die onder regentschap van de Koninginweduwe, als Isabella II tot Koningin was uitgeroepen. Onmiddellijk staken de aanhangers van 's Konings broeder, don Carlos, het hoofd op en men vreesde ieder oogenblik den maarschalk Bourmont aan het hoofd van de ontevreden Spanje te zien binnenrukken, waarom Frankrijk bedreigd had een observatieleger naar de Spaansche grens te zenden. Bovendien heerschte er burgeroorlog in Portugal en was er eene Conferentie op til te Londen, ter regeling van de oneenigheden tusschen België en ons land. ☞ Doch niettegenstaande de onrustige tijdsomstandigheden, concentreerde zich in dat najaar de belangstelling van de Amsterdammers op de Oude Schans. Toen, evenals heden ten dage, dromden de walleboorden reeds vol, indien er slechts een kip te water geraakte, hoe dan in October 1833, toen er nog heel wat anders te zien was dan de onbeholpen zwempogingen van zulk een eierenfabrikante . . . het spookte! ☞ In het begin van October was dit door enkele voorbijgangers, zooals zij meenden, het gerucht verspreide zich als een vetvlek in papier en het duurde niet lang of de meeste Amsterdammers wisten wél, dat er binnen de muren hunner stad iets griezeligs plaats greep, doch niet, hoe de toestand zich in Spanje ontwikkelde. ☞ Het gevolg was, dat eerst tientallen nieuwsgierigen, daarna vele honderden naar de beide zijden van de Oude Schans togen en de Eerste en Tweede Batavierdwaarsstraat aan de stille, en de Keizers-, Ridder- en Jonkerstraat aan de drukke zijde, evenals de Oude Waal, tegen dat de avond viel, bijna verstopt geraakten door de vele belangstellenden, die zich met eigen oogen wilden overtuigen, hoe het met die spookmen zegt „zwart van de menschen stonden”. ☞ Was het toeven zangspel werd gegeven, dat eveneens een spookgeschiedenis vertoonde? Er werd n.l. opgevoerd „De witte Burgvrouw”, eene vertaling van Boiëldieu's „La dame blanche”. ☞ Blijgeestigen van het jaar 1834 den toeloop als volgt:

„Waarheen, o Amstels burgerij!  
 „Zoo onvermoeid en vlug?  
 „Waarheen, met vrouwen aan uw zij,  
 „Met kind'ren op den rug?  
 „Waarheen toch snelt ge in digten drom,  
 „Al zijn de kermisweken om,  
 „En 't pronkfeest der Decembarnachten  
 „Sint Nicolaas, nog ver te wachten?  
 „'k Zie groot en klein, en arm en rijk  
 „In ongedwongen togt  
 „Zich spoeden naar een verre wijk,  
 „Bij avond schaarsch bezocht.  
 „Heeft daar de maan een donk're rand?  
 „Wordt daar gehangen? is er brand?  
 „Of wordt er vuurwerk afgestoken?  
 „Of komen . . . ja, daar komen spoken!”

☞ Doch wat was er nu eigenlijk te zien? Ook dat beschrijft de dichter.

„Daar komen 's avonds op de gracht  
 „Gedaanten wit en lang,  
 „En blijven daar tot in den nacht  
 „En maken kind'ren bang.

„Zij komen en zij  
 gaan weer heen  
 „En loopen zonder vleesch en been;  
 „En schoon zij  
 zwerven langs  
 de straten,  
 „Zij hebben hoofd  
 nog ledematen”.

☞ In de oudheid, vertelt hij verder, toen zwerven geesten op onze aard, doch thans was het de beurt aan de Amsterdammers om iets dergelijks te aanschouwen, en had

„Hamlet eensén schim gezien,  
 „'k Zag meer dan hij, ik zag er tien!  
 „Ik zag hen voor mijn oog verschijnen

„En ras weer in het niet verdwijnen.”

Komt, Amstels burgers, zegt hij, wilt ge voortaan een heksendans zien, gaat dan niet naar den Bloksberg, ge kunt het dichter bij huis vinden,

„Gaat slechts naar de Oude Schans.  
 „Daar zweven zij thans keer op keer  
 „Voor 't ijzerpakhuis heen en weer;  
 „En gaan zich spiegelen in de baren,  
 „Alsof het jonge nimfen waren”.

☞ Echter trokken niet alleen nieuwsgierigen naar het ongewone schouwspel van de zwevende gedaanten; de duisternis en het gedrang gaven verliefde paartjes gelegenheid elkaar te ontmoeten, de vingervluggen en straatventers vonden hier ook werk.

„Daar loopt de minnaar met zijn lief  
 „En in die volkshoop loert de dief,  
 „Die 't geen in zakken is van and'ren,  
 „Voor hen in schimmen doet verand'ren.  
 „Daar stalt de man die zuur verkoopt  
 „Augurk- en ey'ren uit,  
 „En wie met peer en appel loopt  
 „Staat daar nu met zijn fruit”.

☞ Het spreekt vanzelf, dat de onverklaarbare verschijningen ook in het toen reeds bestaande blad, de *Nieuwe Amsterdamsche Courant en Algemeen Handelsblad* besproken dienden te worden en dus zond de redactie er een verslaggever

op uit, die in het nummer van 17 October 1833, zijne bevinding mededeelde. Gewapend met een tooneel- en een verrekijker ging hij 's avonds om half acht op weg, want, volgens de verhalen, waren het geen gewone spoken, die, als fatsoenlijke geesten, eerst op het middernachtelijk uur behoorden te verschijnen. Blijkbaar was het een ongewoon soort, want nauwelijks was de avond gevallen of de gedaanten vertoonden zich aan den volke en hadden om 12 uur 's nachts reeds lang hunne ongetwijfeld lugubere verblijfplaatsen weder opgezocht; zij waren althans op dit uur niet meer zichtbaar. ☞ De correspondent kwam aan de levendige zijde van de Oude Schans en vond er zooveel volk, dat hij zich slechts met moeite bewegen kon; het was er stampvol als op de Botermarkt gedurende de kermis, of als op den Haarlemmerdijk, op den 1833 nog in vollen fleur zijnden Hartjesdag. ☞ Met veel inspanning veroverde hij eindelijk een plaatsje bij een boom en tuurde nu ingespannen naar den overkant, zonder echter iets ongewoons te ontdekken; slechts zag hij, dat ook de stille zijde dicht bezet was. In afwachting van de dingen, die komen zouden, hoorde hij plotseling een vrouwestem roepen: „Kijk, daar is er een!”, een ieder rekte zich uit, de verslaggever bracht vol verwachting zijn kijker voor de oogen, doch hij nam niets anders waar dan de honderden



Foto C. Steenberg

DE OUDE SCHANS TE AMSTERDAM, WAAR HET „SPOOKTE” IN 1833

nieuwsgierigen aan de overzijde, die, ondanks de griezellige nabijheid van de spoken, zich zeer kalm gedroegen en niet bang schenen te zijn. ☞ Wel kon hij duidelijk de aanplakceelen aan het pakhuis „De Korendrager” onderscheiden, gelegen tusschen de pakhuizen „Lente, Zomer, Herfst en Winter” en „De Groote-” en „De Kleine Zwaan”, waarvan hij de witgeschilderde kozijnen zag, doch van spoken geen spoor. ☞ Eenige oogenblikken later hoorde hij op-

nieuw roepen, dat de verschijningen er waren, maar ook ditmaal gelukte het hem niet de gedaanten te ontdekken, die volgens een der toeschouwers „net gesluerde dames” schenen. Wel zag hij door zijn kijker enkele vrouwen en meisjes, die met lichte of witte kleedjes aan uit een van de Batavierdwarstraten kwamen, blijkbaar om ook eens een kijkje te nemen, doch de „gesluerde dames” bleven voor hem onzichtbaar. Het ging hem als zoo menigeen, waarvan Oosterwijk Bruyn getuigde:

„Er zijn er, die bij 't vreemd geval  
 „Nog ongeloovig staan.  
 „Zij zeggen zijn die menschen mal!  
 „Wij zien geen schimmen gaan”.

en na een uur in de koude te hebben doorgebracht, keerde de verslaggever naar huis terug, ontevreden zijn tijd te hebben verspild en ook zijn zakdoek, die hem door een handig zakkenroller ontfutseld was. ☞ Het meerendeel van het publiek

„daarheen gesneld,  
 „Waant dat de geesteschaar  
 „Wordt door een kunstglas voorgesteld,  
 „Onzeker hoe en waar”.

en meende dat zich ergens een grappenmaker verscholen had met een tooverlantaarn of brandspiegel,  
 „een Oude Schans-bewoner”,  
 „Die 't volk vermaakt als spookvertoonner”.

Met het verhaal van zijn tocht, door den journalist in het nummer van 17 October gegeven, scheen een van de lezers van het Handelsblad het niet eens te zijn; iemand, zich teekenende V . . . p . . . h. *beviel* — zooals onze dichterzanger Speenhoff zegt — n.l. van een ingezonden stuk, dat der redaktie werd toegezonden. Deze weigerde echter het op te nemen, daar men niet meer van het geduld der lezers mocht vergen, door „op dit zonderling onderwerp” terug te komen. Doch wat was dan wel de oorzaak, dat blijkbaar zoovelen witte gedaanten langs de grachtboorden zagen zweven? Oosterwijk Bruyn beantwoordt die vraag als volgt:

„'t Was dat, waar schimmen zich bevonden  
„Ook wit gekleede menschen stonden.  
„Toen bleek het dat het spookgezig,  
„Dat ieder bragt op straat,  
„Kwam door de werking van het licht  
„Op 't vrouwelijk gewaad.  
„'t Liet in dien altoos donkren hoek  
„De lichte kleur van kleed en doek  
„Alleen aan d'overkant aanschouwen  
„En maakte schimmen van de vrouwen”.

Dit was dus de oplossing van het raadsel en de dichter vond het maar wat gelukkig, dat de spokerij niet in Spanje was voorgevallen,

„Daar had men iemand op die gracht  
„Gewis van tooverij verdacht  
„En liet hem op een houtmijt blaken”,  
doch in de verlichte stad aan het Y ware zoo iets niet mogelijk, 't geval werd spoedig vergeten, de Oude Schans was 's avonds weer verlaten en, om met Oosterwijk Bruyn te eindigen:

„'t Rust alles weer in Amstels wal”.

FR. DE WITT HUBERTS

## MATTEO MARIA BOJARDO

*Uit het Poolsch*

2) DOOR  
KAZIMIERZ CHLEDOWSKI

IN dien tijd zou Antonia haar hart aan een ander geschonken hebben, wellicht een jongeren man dan Bojardo, want deze was toen reeds zevenendertig jaar oud. De Italiaansche critici zijn het niet eens over de vraag, of Bojardo met zijn „Canzoniere” slechts Caprara bedoelde, of dat ook andere jeugdige liefdesgeschiedenissen van den dichter het onderwerp ervan vormden. Ik ben meer de eerste meening toegedaan, daar Bojardo meermalen te kennen geeft, dat zijn liefde tot Caprara de machtigste was; hij beweerde toch, dat slechts twee machtige gevoelens zijn gemoed beheerschen: de gehechtheid aan Ercole d'Este en de liefde voor Caprara.

Doe cose fôr mia spene, e sono ancora:  
Ercule l'una, il mio Signor zentile  
L'altra il bel volto ove ancor il cor se posa.

Deze merkwaardige samenvoeging van gevoelens kenschetst wel het gemoed van den hoveling. De Canzoniere bestaat uit sonnetten, canzoni, madrigalen en andere dichtvormen, waarvan de kenmerken zijn: eenvoud van dictie en oprechtheid van gevoel. De invloed van Petrarca is daarin niet groot, veeleer treft ons de zelfstandigheid van den dichter en zijn gezonde geest, vrij van alle overgevoeligheid. Elke aandoening is er op een duidelijke, heldere en plastische wijze in weergegeven, niets is gekunsteld of in nevel gehuld. Overal spreekt tot ons de ziel van den gezonden, krachtigen landman-dichter, die zich koestert aan de zon zijner liefde.

Qualunque più de amar fu schiffo in pria,  
È del camin de Amor più dilungato,  
Cognosca l'alegrezza del mio stato,  
E tornarese ala amorosa via.

Qualunque in terra ha più quel ch'ei disia.  
Di forza, senno, e di bellezza ornato;  
Qualunque sia nel mondo più beato,  
Non se pareggia a la fortuna mia.

Openhartig en oprecht van natuur, gevoelt Bojardo behoefte zijn hart te luchten in vriendschappelijke ontboezemingen. Van zijn liefde, van zijn Caprara, moet hij noodzakelijk aan anderen vertellen en daar nu eenmaal elk verliefd hart het meest zich tot vrouwen aangetrokken gevoelt, kiest hij tot vertrouwen voor zijn ontboezeming zijn twee nichten Marietta en Ginevra Strozzi; de laatste was de vrouw van Teofilo Calcagnino. Maar niet slechts de liefde verheft zijn ziel, ook al wat schoon is en grootsch oefent een onweerstaanbaren invloed op hem uit. Toen hij voor de eerste maal met Borso in Rome kwam, bracht de eeuwige stad hem in verrukking en het gedicht „In prospectu Romae”, dat hij

tevens in de Canzoniere ingelascht heeft, dankt daaraan zijn ontstaan.

Ecco l'alma città che fu  
regia  
Da l'unde Caspe a la terra  
Sabea;  
La triomfal città che impero  
avea  
Dove il Sol se alza insin là  
dove inchina.

In 't jaar 1471 besteeg Ercole den Ferrarischen troon een jaar later huwde Bojardo een vrouw uit zijn eigen stand en wel Taddea di Giorgio uit het huis der graven Gonzaga van Novellara, een zijlinie der in Mantua regeerende Gonzaga's. Taddea moet niet bepaald door schoonheid uitgemunt hebben, zij had weliswaar mooie, maar te kleine oogen en aangename gelaatstreken, overigens was zij moribus et forma felix. Bojardo leefde met haar in gelukken echt, hun huis was beroemd om de gastvrijheid en vrijgevigheid, die er heerschten. „God zende de Bojardo's in Uw huis en het geluk komt met hen”, „Iddio ti mandi a



Foto C. Steenbergh

### DE NIEUWE ST. BAVO TE HAARLEM

casa i Bojardi”, werd spreekwoordelijk in Scandiano en Reggio. In het slot te Scandiano leefde men echter in vrij groote zorgen. Het goed behoorde slechts voor de helft aan Matteo Maria; de eigenaar van de andere helft was zijn neef, de minderjarige zoon van Giulio Ascanio, Giovanni Bojardo, voor wien zijn moeder, Cornelia Taddea, optrad. Deze vrouw haatte zoowel den dichter als diens jonge vrouw en deze vijandigheid werd door het volgende voorval nog verscherpt. Zooals wij boven vermeld hebben, was Cornelia Taddea afkomstig uit het huis Pio van Carpi, de Pio's nu waren sinds lang in strijd met de gemeente Reggio over het water, dat uit de rivier de Secchia naar beider kanalen stroomde. Het water was namelijk 's zomers schaarsch en daarom wilde Reggio den afvoer niet toestaan van het Secchia-water naar het kanaal, dat naar Carpi voerde, terwijl voor Carpi het water van de Secchia van vitale betekenis was. Ten einde raad deden dus een aantal Carpi'enen, tweehonderd man sterk, in 't jaar 1473 een inval op het gebied van de stad Reggio, sneden den toevoer van het water naar Reggio af en leidden den stroom naar hun eigen kanaal. Maar Matteo Maria, die zich volgens de traditie van zijn familie als „defensor et propugnator Reipublicae Reginae” beschouwde, rukte met zijne mannen uit en brachten den watertoevoer wederom naar Reggio.

(Wordt vervolgd)