



M. Revis
KRINGLOOP

KRINGLOOP

DE TUINSPIEGEL
REEKS VAN OORSPRONKELIJKE NOVELLEN

onder redactie van

ANTOON COOLEN
ALBERT HELMAN
JOHANNES TIELROOY

M. REVIS

KRINGLOOP

DE GESCHIEDENIS
VAN EEN SCHIP

TWEEDE DRUK

MCMXLVI
N.V. AMSTERDAMSCH E BOEK- EN COURANTMIJ
AMSTERDAM

De „Prins van Oranje” is het oudste schip van de Stoomvaart-Maatschappij „Amsterdam.” Hij werd opgeleverd in 1912 en meet 7000 ton. Er zijn heel wat nieuwere schepen bij de vloot. In de eerste plaats de splinternieuwe luxeboot „Rembrandt van Rhijn,” die begin 1931 zijn eerste reis naar Indië maakte; dan de geriefelijke „Hugo de Groot,” die vermaard is vanwege het feit, dat hij zoo weinig schommelt; verder de groote „Prins Frederik,” die in trek is, omdat hij nergens binnenhutten heeft.

De „Prins van Oranje” echter is een ouderwetsch schip. De rooksalons zijn klein, er is geen strijkje aan boord, er zijn nergens parketvloeren, gobelins of wandschilderingen. Maar de „Prins van Oranje” heeft meer van de wereld gezien dan zijn jongere broers en zusters. Hij voer in den wereldoorlog, toen het Suez-kanaal gesloten was, eerst om Kaap de Goede Hoop naar Indië, en later via Amerika. Hij heeft de groote, angstwekkende deiningen in den Pacific gezien, de rotsen ter weerszijden van het Panama-kanaal, de grijze, hemelhooge flanken der wolkenkrabbers van New York met hun honderden rijen van ramen. Hij is door de streken der windstijle gevaren bewesten Afrika, en zag de platte Tafelberg achter de baai van Kaapstad oprijzen.

De „Prins van Oranje” ziet er niet modern uit; daarvoor is zijn schoorsteen te lang, en hij is ook niet in stroomlijn gebouwd. Maar aan zijn hoe-

danigheden doet dit geen afbreuk. Hij is nog ijzersterk, zijn machines en stuurinrichting zijn betrouwbaar en zijn kapitein houdt van hem als een mensch van een leelijke, oude, maar trouwe hond.

Om het ontstaan van de „Prins van Oranje” te volgen, moet men teruggaan naar een Duitsche ijzer- en staalfabriek in 1911. Uit groote, platte daken van zink stijgen wolken van witte stoom op. Zwarte rookkolommen wentelen tusschen hoogreikend stalen raamwerk door. De aarde is bedekt met rails en kolengruis. Spoorwagons rollen langs schepen, die aan de kade liggen, in grauw water. Overal viaducten en ertsheuvels, opgeklapte armen van kranen, en een dun net van ijzeren binten, waarachter de hoogovens rijzen, schoorsteen, die zeer hoog boven alles uitstaan, bolvormig gekoepelde windverhitters, dikke afvoerbuizen, waarlangs gestadig de wagentjes op en neer gaan. En dat alles leeft. Het schijnt te ademen, zwaar en regelmatig. Het lijkt op het lichaam van een reus, die werkt. Hier en daar rolt een zweetdruppel langs de huid, de spieren daaronder trekken zich samen en ontspannen zich. Als de mensch zich zoo klein kon maken als een mier en dan in het lichaam van een ander doordrong, zou het hem lijken of hij in een staalfabriek was terechtgekomen. Overal warmte door het stofwisselingsproces, alle organen arbeiden bedrijvig gelijk de hoogovens, vanwaar het staal voor den bouw van de „Prins van Oranje” komt. Daarbinnen is het één ziedende baaierd, cokes en

erts gloeien, maar wat de hoogoven ten slotte afscheidt, is de bouwstof voor het schip, en een mensch, die inwendig voortdurend brandt, vormt daardoor eveneens wat noodig is om zijn lichaam in stand te houden.

De hoogoven is er nog een van het oude soort, open, en daardoor slaan 's nachts geweldige vuurzulen tegen den hemel. Loodsen doemen op en verdwijnen in het donker, de gloed der uitschietende vlammen zet de omgeving in het licht of krimpt in. Dit tafereel biedt iets van radeloosheid. Alsof er iemand is, die de pijn bijna niet meer kan uithouden, en willekeurige bewegingen maakt met hoofd en armen. Alsof een vrouw verscheurd wordt door geboorte-weeën.

Eindelijk wordt de hoogoven afgestoken; men verwijdert een prop en het gesmolten ijzer, wit gloeiend, stroomt naar buiten. De gloed uit kantelende gietpannen slaat den arbeiders tegen het leeren schootsvel en in het gelaat. Er ontstaan vonkenregens door gloeiende splinters ijzer. In het grijze, nevelige licht der hallen draaien groote zwarte kroezen en weer vloeit het verblindende gesmolten ijzer verder. Het wordt in vormen geleid. Walsen drukken het ineen tot witgloeiende linten. Een blok zoo groot als een kleine kamer wordt geplet. Klein zijn de menschengedaanten naast de dreunende persen, hoog als een zaal. Gordijnen van koelwater vallen neer, en onder het beweegbaar gewelf van machines en transportwerktuigen gaat de damp sissend omhoog.

Tusschen de vier glanzende, gesmeerde kolom-

men van een hydraulische pers wordt een gloeiende tronk tot een krukas gesmeed. Een wit blok ijzer schuift tusschen twee groote rollen; aan den anderen kant komt het weer te voorschijn, versmald en verlengd; armen, die machinaal uit den grond rijzen, kantelen het en schuiven het in de wals terug, die het nu als een lange staaf aflevert. Oerkracht wordt geordend en bedwongen. De natuur helpt met water en vuur om uit het ruwe erts bruikbaar metaal te maken. Ze doet dat in een proces van geweldige hitte, druk en tegendruk, gelijksoortig aan die, waarmede in voorhistorische tijden bergketenen uit de aarde werden omhooggeperst. Het een ontstaat uit het ander, zooals de eene mensch uit de andere.

Het volgend bedrijf in de wordingsgeschiedenis van de „Prins van Oranje” speelt zich af in een Nederlandsche machinefabriek, annex scheepswerf. Hij wordt nu door de teekenaars theoretisch in elkaar gezet. Op papier ontstaat een volledig schip met bak, voordek, hoofddek, brugdek, sloependek, dekhuis, achterdek en campagne. Een overlangsche doorsnede laat alle verblijven van matrozen, stokers en bootslui zien, alle waschkokalen, hutten, schotten, ruimstutten, spanten en vloeren. Met pijnlijke nauwkeurigheid staan de lieren aangeteekend, de bolders voor de trossen, de ventilatiekokers, het hekwerk, de luikhoofden en de laadboomen. De plattegronden zijn even nuchter als de teekenzaal zelf, als het winterlicht over de groote vellen papier, de mallen, driehoeken, linialen en pas-

sers, als de teekenaars in hun vest op warme zomerdagen. Wonderlijk, dat over deze doode teekeningen de adem van het leven kan gaan, zooals de voorjaarswind over het verstijfde en bevroren landschap. De teekenaars zien niet, dat achter den passer een scheepsstevan, deinend, onverzettelijk en hoog, recht op hen toe komt. Hoe zouden zij ook: een mensch is zich nooit of zelden bewust van de rol, die hij in het leven speelt. De koude grond in den winter weet ook niet, dat hij over enkele maanden dienen moet om bloeiende struiken te dragen, en dat hij een lust voor de oogen zal zijn. De teekenaars gaan even onbewust te werk als bijen in den zomer, die toch een onontbeerlijken schakel vormen in het levensproces van de natuur. En daarom zijn de cijfer-tabellen niet slechts doode reeksen getallen, maar een soort gaas, waar iedereen doorheen kan kijken, en dan een groote stoomboot ziet, die zwaar opwerkt tegen den storm, het gansche voorschip tot de boeg zit onder, nu zakt het achterschip weg, vlottende wolken komen te voorschijn achter de kam van een hooge golf.

Op bestellijsten is het voor den bouw van het nieuwe schip benoodigde materiaal uitgetrokken: platen, profielen, hout, klnknagels, bouten, moeren; dat is niet zonder meer een pakhuis-inventaris, maar voor wie oogen heeft om te zien zitten de klinknagels, drie rijen dik dan reeds in den scheepswand: een grijze stalen buik glijdt langs hem heen, hem vallen de witte merken en cijfers op, die bij of boven den waterspiegel op het ijzer

geschilderd staan. In zijn verbeelding loopt hij over een kade, en kijkt naar de patrijspoorten, en soms er door in een hut met witgelakte bedstijlen, wanden en zoldering, lakens en een bruin kastje. Een heimwee naar veel reizen zal in hem opkomen, een verlangen veel levens te zien, te varen onder de Zuidersterren. Hij ziet hoe de mailboot zich verwijdert van de kade, op alle dekken staan opeengepakte, wuivende menschen; de scheepskapel speelt te midden van veel gejuich en geroep, en de toeschouwer voelt een brok in zijn keel. De sloopshoorn dreunt alle andere geluiden weg, een kabel wordt losgeworpen en plenst in het water, de sleepbooten trekken het schip verder en verder, zijn schroeven gaan werken, en een groote witte bruisende vlek breidt zich aan den achterstevan over het kalme havenwater uit.

Dat zit alles in de doode berekeningen besloten, als een prachtige vlinder eigenlijk reeds in de cocon, die zelf ook niet leeft.

In het voorjaar van 1911 wordt de kiel van de „Prins van Oranje” gelegd. De werf ligt aan een breede Hollandsche rivier, die traag tusschen lage dijken voortstroomt, in een vlak land, onder een bewogen lucht, Naast een vierkante inham van het water, met droogdokken, die schepen hoog boven het water getild houden, met sleepbooten en vletten. ligt een breede landpunt. Uit het raam van het vierkante kantoorgebouw zijn de werven te zien, telkens een lang, smal bosch

van palen en spanten, dat tot bij het water daalt, en daar midden in een laag, donker ding. Dat laatste is de scheepsromp in wording. Op groote houten blokken ligt nu de plaatijzeren bodem, die al flauw naar boven helt. De eerste zijspanten steken omhoog. Als de zon laag staat, ligt een scheef geraamte van schaduwlijnen op den grond geprojecteerd. Het lijkt aanvankelijk alleen op de ruggegraat van een vergaen, voorwereldlijk dier, met restanten van ribben. Het lijnennet wordt elke week dichter, steeds hoger groeit de romp op, de dekken ontstaan, de dubbele bodem en de waterdichte schotten, de groote holle, ijzeren ruimen, steeds kleiner worden de vierkante en rechthoekige gaten, die de romp nog toont, steeds meer bedekken de huidplaten het naakte, dorre staketsel.

Er is bijna iets van hulpeloosheid in dien grooten kalen romp, zooals hij daar ingekapseld tusschen de stellages ligt, iets van den slapenden reus Gulliver, die door de dwergen met honderden koorden aan de aarde is vastgebonden. Tegelijk met deze overweging ontstaat bij den toeschouwer echter een gevoel van spanning: wat zal er gebeuren als deze reus ontwaakt en zich onttrekt aan de banden, die de kleine menschen legden tusschen hem en den grond? Hoe zal het gaan als hij eenmaal vrij en los is, welke drama's, idyllen en tafereelen zullen beginnen zich af te spelen over enkele maanden?

Ladders staan tegen den romp, onder de welving van het achterschip zijn hier en daar steun-

balken aangebracht. Over de wordende „Prins van Oranje” steken de lange armen der loopkranen, een torenhooge bok draagt, van de rivier komend, een stuk van den achterstevan naar de werf. Het water breekt in rimpels op den glooienden oever, het lekt langs den voet der dikke palen, langs de kielblokken, die hier tot in de rivier liggen. Het water komt voorzichtig de toekomst verkennen. Het heeft den nieuwen, nog slapenden reus gezien, daar aan den oever. Vriend of vijand? Zal het water hem genadig zijn, hem uit den beklemmenden greep der stormen steeds weer loslaten? Zal hij een gunsteling zijn van Fortuna, een leven hebben, waarin veel lukt; of zal de zee hem verbeten tegenstaan, altijd weer listen en lagen leggen, totdat hij ten slotte ergens op een rif voorgoed zal vastzitten, of in een dichten mist zich bij een botsing den buik voelen openrijten? Schepen zijn als menschen, er zijn er die altijd varen in glans van zon, en andere leggen na een leven van strijd eindelijk het hoofd in den schoot.

Het werk aan de „Prins van Oranje” gaat voort. Het bruggedek verrijst, en de campagne; tusschen de lijnen der steigers zijn de witte letters van den naam op den voorstevan reeds zichtbaar. Het wordt zomer, en de zon maakt het welvende dek warm. Uit de vierkante gaten der luikhoofden stijgt een lichte rook op, het teeken van den arbeid, die in het binnenste wordt verricht. De bak raakt klaar. Eindelooze rijen witte geverfde punten duiden de plaatsen aan, waar de

klinknagels zijn bevestigd. Klein zijn de gedaanten der arbeiders naast de bladen van de groote schroef; de uitgerekte halve maan van het roer hangt achter hen, hoog als een muur. De romp glanst nu van zwarte verf, en is donkerrood onder de toekomstige waterlijn. De zon teekent een wazige en vertrokken meetkundige figuur op de flank van den voorsteven: de schaduw van een kraan. Wie bijgeloovig is, kan dat een vreemd voorteeken vinden. Die scheefgezakte lijnen vertoonen overeenkomst met een omvergestormd huis, met het gezicht van een mensch, die zich niet overeind kon houden en zijn leven liet verwoesten. En dan vertoont de bouw van de „Prins van Oranje” overeenkomst met de opstelling van een stuk zwaar geschut, in vreedestijd, als voorzorgsmaatregel tegen een mogelijken oorlog. Wien wordt het niet zonderling te moede, wanneer hij zich de omstandigheden voorstelt, waaronder het aan zijn eigenlijke bestemming zal moeten beantwoorden?

Vergeten wij ook de arbeiders niet, die met de „Prins van Oranje” bezig zijn. Er is nu een ploeg aan het werk, onder in de schemering bij de kiel, om het schip van de houtstapelings over te brengen op de slede, waarlangs het over eenigen tijd zal afglijden, het water in. Over het werfterrein dendert het geluid van de kookbeitels, de klinkers laten een hagel van knetteringen op de omgeving neerkomen. In de nieuw geklonken ruimten tusschen de dekken vlamt het licht der lasschers, uit de vuurtjes der nageljongens dwar-

relt de rook op, het zonlicht valt als een balk door een luikhoofd in een stoffig hol. In het schemerlicht doemen uit een hoek gebukte lichamen op, een ruw gezicht, petten en smerige blouses.

De velen, die het schip nu en straks zien, denken zelden de kerels tusschen de roestbruine vloeren, de kerels met de roestbruine kleeren en met de roestbruine huid. Maar hun harten verroesten niet.

Wie bij een klinkerploeg staat, merkt, dat het geluid van zijn eigen stem wordt weggehamerd. Klinkers zelf worden door hun beroep hardhorig, enkelen zijn doof. Sommigen zijn tevreden met hun lot, anderen kankeren of doen niets, weer anderen zouden liever dan op de nagels hun zware hamers hebben doen neerkomen op huizen en meubels der directeuren. Deze verbeterheid is een van de bestanddeelen, waarmede de „Prins van Oranje” werd gebouwd, niet minder dan het staal en het hout. Maar een bestanddeel, waarvan niemand later iets meer merkt, evenmin als van de steigers om een gebouw, dat voltooid is.

's Morgens nog vóór het werk begint, ligt een nevel over het onbebouwde terrein naast de werf. Ook zijn vóór acht uur de vogels nog te hooren, 's zomers ten minste. 's Avonds kraken voetstappen over het sintelpad, en ergens gilt een meid, die met een paar mannen stoeit. Een minder ongerepte omgeving dan 's morgens. De arbeid aan de „Prins van Oranje” gaat echter steeds door. Er is volop werk in de loodsen en

hallen van de fabriek. In een groote zaal ligt een vloer van ijzeren platen, die volgeponst zijn met gaten zoo groot als rijksdaalders. Elders wordt een glinsterende scheepsas op een draaibank bijgeslepen. Een drijfriem zwiept langs een wand van gegolfd zink met kleine ruiten. Uit de steekvlammen der branders ontspringen sterretjes van gloeiend ijzer en vallen dikke, roode druppels. De „Prins van Oranje”, die daar zoo onbeweeglijk op de helling ligt, en waarvan de groei even onmerkbaar vordert als de wijzer van een klok, is de oorzaak van veel beweging, veel vuur, en veel rusteloosheid. Onverzadigbaar ligt hij daar tusschen de steigers van de werf. Hij schijnt ijzeren platen te vreten. De man in de scheepsbouwloods, die achter zijn zware machine gezeten door één voetbeweging een gat ponst in het staal, werkt voor hem. De pers, die in enkele seconden het gat voor een patrijspoort uitsnijdt, staat in zijn dienst. Voor hem buigen de rondwalsende platen, die de schoorsteen moeten vormen. Op zijn bevel dalen de luchthamers neer op een gloeiend blok en pletten het, kneuzen het, drukken het ineem, vervormen het gansch en al, tot het een werktuig is geworden in zijn hand. Voor hem gaan daar de donkere gedaanten der voorślagers bij den gloed van het vuur. Voor hem spuiten in de gieterij de stralen gesmolten metaal, voor hem klemmen de haken van de luchtbrug gegoten stukken vast om ze gehoorzaam op te tillen en weg te brengen. Voor hem haasten zich staalblokken die tegen elkaar bonken, onder het voor-

bijgaan. Voor hem kantelen de gietpannen in een gloed van licht, sist het afkoelend ijzer, nijdig alsof alles niet gauw genoeg gaat. Voor hem ijlen in de houtafdeeling de zagen door een balk. Hij schijnt alles te decreteren, neemt alles, geeft niets, en groeit onophoudelijk, maandenlang; hij groeit in den zomer, in den herfst, als er een druilerige regen valt, die lijkt op mist, in den winter als de rivier vol ijs drijft en nog later, als de eerste lauwe voorjaarswinden gaan waaien.

Hij decreteert iedereen, ook de massa, die na den arbeidsdag, zoodra de sirene geklonken heeft, bij den uitgang van de werf zich verdringt; grauwe slobberige kleren, opgeschoten jongens en mannen van vijftig jaar, oude oogen en kapotte schoenen.

In het voorjaar van 1912 loopt de „Prins van Oranje” van stapel. Vlaggen wapperen van het hoofdgebouw en van de kranen. Ongewone gedaanten verschijnen op de werf, heeren in het zwart, dames in modieuze kleedij. Dat zijn de genoodigden. Een houten tribune is bij het voorschip opgesteld, met een toegangstrap, en de arbeiders hebben een oogenblik vrijaf gekregen, om bij de tewaterlating tegenwoordig te kunnen zijn. Een jonge dame, die bij de balustrade staat, krijgt bloemen. De kantige, zwarte boeg van het schip rijst hoog boven het kleine platform uit. Van onder het schip klinkt het geluid van doffe slagen; arbeiders, onzichtbaar weggekropen onder de kiel, zijn daar bezig de laatste stutten weg te nemen.

Nu is het stil. Een flesch champagne zwaait tegen den scheepswand aan scherven, uit de natte plek loopen dunne straaltjes weg. Een zege-wensch is uitgesproken, met een zachte stem, die bijna niemand hoort. Van de rivier komt het duidelijk geluid van een sleepboot. Dan plotse-ling een zware slag: de klink valt.

Daarmede is het laatste beletsel voor de te-waterlating weggenomen. Langzaam begint de romp van de „Prins van Oranje” te glijden. Hij schuift van de tribune weg, die nu, vol met zijn gasten, belachelijk in de open ruimte komt te staan. Een dun gejuich gaat op. Zakdoeken flad-deren aan zwaaiende armen, hoeden en petten gaan omhoog. Sneller wijkt de hooge boeg achter-waarts. Arbeiders komen de opengaande ruimte van de werf op om duidelijker te zien. De achter-steen raakt het rivierwater. Het schip stoot plotseling golven weg, en zakt diep in. Rook gaat van de helling op door de wrijving, die het af-loopen veroorzaakt. De sleepbooten op het water liepen. Dan zien de menschen op de tribune, hoe ook de voorsteven midden in een bruisende, witte werveling in het water glijdt, en de ruimte tus-schen de hooge muren van de stellages links en rechts is opeens leeg.

De „Prins van Oranje” wordt afgebouwd in den zomer van 1912 en aanvaardt in October de eerste reis naar Indië. Hij krijgt zijn eigen leven en zijn eigen milieu. De witte stijlen van de hek-ken, de bruine touwen en de strakke staaldraden van de kade naar den steven hooren nu bij el-

kaar; in het wiegelende, vuile, groenige water beneden drijven sinaasappelschillen en een leege doos; in een andere haven is het pakstroo of een gedeukt petroleumblik; maar overal is het de rommel, die bij hem hoort als in den modder getrapte serpentines na een volksfeest. Hij went aan het schokkend geluid, dat het neerzakken van de lading in de gapende opening der luikhoofden vergezelt. Het lijkt soms of hij stil aan de kade gemeerd ligt te luisteren naar het geratel der lieren. De smalle steile trappen naar het brughuis ontvangen het merk der treden, de davits en takels op het sloependek komen met de zee-lucht in aanraking en verliezen hun splinter-nieuw uiterlijk. De hollen der ruimen raken het karakter kwijt, dat ook eigen is aan de versche kamers van een pasgebouwd huis. En ook de tunnel diep onderin het schip krijgt zijn functie; daar wentelt, op blokken liggend, de schroefas rond, de zon kan er nooit doordringen en het staal glanst alleen bij het electriche licht der lampen. De schroefas werkt altijd door, ongezien, door niemand gehoord, als een menschenhart, men weet, dat het klopt, omdat het lichaam beweegt.

De eerste reis van de „Prins van Oranje” is niet de gemakkelijkste geweest. De Noordzee doet den eersten dag buitengaats al dadelijk zijn golven over het voordek stuiven, een rollende witschuimende vloed, die door de waterlooskleppen een uitweg zoekt. De passagiers, die ter kooi gebleven zijn, hooren hoe de zee tegen de

huid slaat, met het geluid van duizend natte dweilen, dat uiteenspat in een breed geruisch. De dikke zeilen der presennings, over de luiken vastgesjord, glimmen van het vocht.

De stuurman is op de brug, bij de stuurkolom, 't stuurrad, het kompas, de machinetelegraaf: de ooren en de zenuwen waarmee de „Prins van Oranje” bevelen opvangt, gehoorzaamt aan een druk naar links, een druk naar rechts, als een paard, dat in galop gaat door de vlakte, door het hooge gras, tusschen de boomen door. En het lijkt, of de „Prins” er zelf plezier in heeft. Hij laat het voorschip wegzakken in een fonkelende, groenbruisende zee als in luchtig gestopte kus-sens. Het water staat plotseling hoog tegen zijn steven op, als bij een pier in stormweer. Ruischend stort de zee over de natte planken, over de ankerlier en de bruingeverfde bolders. Nu richt de boeg zich op en de campagne zakt; en de eenige passagier, die daar over de verschansing leunt, ziet den bodem van een golfdal snel rijzen, hij schijnt neergelaten te worden in een vloed van schuim en waterbellen.

Het weer blijft slecht. Na Southampton aangedaan te hebben, vaart de „Prins van Oranje” de beruchte Golf van Biskaje tegemoet. Boven het zog vliegen de meeuwen mee, glijdend en duikelend, met klagend krijschen, dat lijkt op kindergeschrei. De rook uit den schoorsteen waait vlak weg. Zuid-West is de wind. Het wordt donker boven zee, een stormachtige zee. Dat belooft wat voor den nacht. Beneden is licht, licht

in de gangen, die zonderling deinen voor iemand, aan zeereizen niet gewoon; licht in de hutten. De ringen van een gordijn, dat wordt dicht getrokken, rinkelen. Rond de kleine, kelkachtig omkapte lampen in den salon kringelt alleen in den hoek sigarenrook; daar zit een enkeling, die het ruwe weer en de eenzaamheid trotseert. De tafels in de eetzaal zijn slecht bezet, het glaswerk flonkert, vorken en messen glimmen in het licht, maar dit geschitter is niet feestelijk, het maakt de verlatenheid grooter.

Pas als de Portugeesche kust zich ter linkerzijde afteekent, komen de passagiers op hun verhaal. De zon schijnt. Het land komt nader, ruig, bruin en groen. Iemand speelt piano in den rooksalon. Er vormen zich kaartclubjes. Het blijft goed weer. Een dag later ligt de „Prins van Oranje” op de reede van Tanger. Mooren komen aan boord, een slappe korte broek met plooiën langs de beenen. Twee dagen later loopen de passagiers zich te vertreden op de kade van Algiers. Zij marchandeeren met de vruchtenkooplui en komen met sinaasappels terug aan boord. Anderen bewonderen vanaf het dek het uitzicht op de stad, die onder de blauwe lucht blokkengewijs en wit tegen het land opstijgt.

De „Prins van Oranje” steekt over naar Genua. Hij ziet voor het eerst de Etna en maakt kennis met Port Saïd. De subtropische palmen van de Middellandsche Zee-kust liggen al achter hem. Het standbeeld van Ferdinand de Lesseps raakt in het stadsbeeld verloren. Verder, steeds

verder. De „Prins van Oranje” lijkt zelf nieuwsgierig naar wat de reis nog bieden zal. De Roode Zee geeft den passagiers een voorproef van Indië. Een verlofganger die terugkeert naar zijn kantoor in Soerabaja voelt zich in zijn element. Hij was de eerste, die in tropenkleeding verscheen. Men ziet hem meermalen aan de kleine bar om een whisky-soda te drinken. Hij ziet Indië al in het verschiet, het prachtige, warme, groote Indie. De palmenlanen, de kampongs in de steden en de witte Europeesche huizen achter het groen. Hij vertelt aan de menschen, die voor het eerst naar de Oost gaan, hoe het daar is. Hij weet er meer van dan anderen; hij is jong naar Indië gegaan; in de cultures geweest, bij een petroleum-maatschappij, en nu is hij in den handel, hij heeft een import- en exportzaak. Hij vormt door zijn optreden voor zijn medepassagiers een levende schakel tusschen het moederland en Insulinde. Hij is in de kracht van zijn leven (vijf en veertig jaar) en weidt geestdriftig uit over de mogelijkheden voor Nederlanders, die in en voor Indië werken willen. Hij beschrijft een dogear, de betel, die inlandsche vrouwen pruimen, het blauwzwarte haar der Chineesche meisjes en de hooge, kleine zwarte blokken van schoenen, die haar voeten onnatuurlijk klein hebben gehouden. De verlofganger kent Java goed. Hij is overal geweest, per trein, auto of schommelende stoomtram, te paard, per prauw, of te voet. Hij vertelt en zijn toehoorders zien troepen karbouwen, die rondplassen in de sawah's, en een beschaduwde weg, die naar een

vulkaantop tusschen de boomen schijnt te leiden.

In den Indischen Oceaan ontmoet de „Prins van Oranje” voor de tweede maal zwaar weer. Hij moet in de waterbergen duiken en komt er met druipenden steven weer onder vandaan, terwijl een groote golf over het achterdek spoelt. Zoo zwoegt hij dagenlang voort, schommelend, stug de boeg tegen de aanrollende zeeën in. Het is den passagiers verboden aan dek te komen. De meesten blijven in de hut.

Den vierden dag neemt de storm in hevigheid af en tegen den avond komt Ceylon in zicht. Eenige uren na zonsondergang ankert de „Prins van Oranje” voor Colombo. Maar den volgenden morgen is hij al weer op weg. Het is of hij haast heeft. En op een stralenden, tropischen morgen vaart hij de groene eilandjes tegemoet aan de Noordpunt van Sumatra.

De „Prins van Oranje” brengt sindsdien veel menschen naar Indië en uit Indië terug. Uit de Hollandsche mist en vochtige zomers, langs de blinkende woestijn naast het Suez-kanaal, door de warmte van de Roode Zee en de gele zandstormen, die van Egypte naar Arabië trekken; onder den bewogen hemel en schuimende zeeën der cyclonen. Hij wordt nu ook een symbool evenals de verlofganger, die hij op zijn eerste reis naar het Oosten bracht. Hij verbindt twee gedachtenwerelden. Wie hem ziet in een Indische haven denkt aan Holland, aan sneeuw en ijs, en gezellige huiselijkheid; aan uitspanningen en buitenplaatsen in den zomer, aan een kerkbank en

een preekstoel, aan Zondagsche kleeren en de antithese van Dr Abraham Kuyper. Alles vermooid door de herinnering, harmonisch geworden als op een schilderij van een ouden Hollandschen meester. En aan het andere punt van de lijn, die de „Prins van Oranje” drie of vier maal per jaar in beide richtingen aflegt, komt Java op uit zee, laag en vlak als Nederland; het land in de breede rivierdelta's heeft een oppervlakkige gelijkenis met polders, maar na enkele uren rijden Zuidwaarts stijgt de bodem; kalkkruggen in het Oosten dragen djatibosschen en petroleumboortoren, in het Westen gaan de flanken omhoog van een keten vulkanen; rivieren banen zich bruisend een weg over glinsterende, zware, rondgeslepen steenen; in het bergland, bekleed met zware vrachten tropisch en ondoordringbaar groen, ruischen watervallen. Een troep apen glijdt van tak tot tak door de kruinen der boomen; varens wiegelen onder aan den heuvelwand boven helder water, alsof ze verrast neergebogen kijken naar het grint en de steenen op den bodem, want hier zijn de rivieren niet bruin en modderig.

Kleine paarden trappelen omhoog door een drooggelooopen rivierbedding en bereiken de tjemarabosschen die ruischen als de zee in den koele wind. De toerist, hoog op het Tengger-gebergte, kan, als het helder weer is, achter de vlakke, die grauw en nevelig wordt door de diepte, de reede van Pasoeroean zien, en hij onderscheidt zelfs stoomschepen. Misschien is de „Prins van Oranje” er bij.

Er komt weldra een groote verandering in het leven van de „Prins van Oranje.” De wereldoorlog veroorzaakt de blokkade van het Suezkanaal en de schepen van de Stoomvaart-Maatschappij „Amsterdam” komen om de Kaap heen naar Indië. De „Prins van Oranje” volgt daarbij een eeuwenoude route. Hij laat de straat van Gibraltar aan bakboord liggen. Dat was de groote waterpoort, die de schepen der antieke wereld uitkwamen als zij zich waagden buiten de oude middellzee. Hier wiegelde de vloot van den pharaon Necho, met Phoeniciërs bemand, de eerste, die om Afrika voer. Deze poort liet de Griek Pytheas roekeloos achter zich, toen hij het wijde, onbekende water opvoer, verder en verder, naar zeeën waarboven eerst de zon niet onderging en daarna, naarmate de tijd verstreek, niet meer wilde opkomen. En in de wijnkelders van Athene verhaalt Pytheas later, hoe eindelijk een hooge muur voor hem uit zee oprees, hoe het schip terzelfder tijd door iets in het water werd vastgehouden en hoe het anker niet meer zonk. Hij wist niet wat ijsbergen waren en bevroren wateren.

De antieke tempels stortten in, geiten graasden bij de gebroken zuilen. De Middeleeuwen zijn gekomen, met Gothische kerken, kasteelen en Hansa-koopvaardij-schepen. In Voor-Azië en het Noorden van Afrika zijn witte moskeeën gebouwd, paleizen voor kaliefs en andere rijke Mohammedanen.

Gepluimde helmen van ridders en geharnaste paarden, drommen voetvolk en op zee vele zeilen en de gelijkmatige slagen van de riemen der ga-

leien: de kruistochten. Verhalen van reizigers over een land, dat ver weg is, bijna achter de plaats, waar de zon opgaat, een land met altijddurende zomers, groene bosschen, goud, wit elpenbeen en edelgesteenten. Marco Polo heeft zijn avonturen te boek gesteld. De gevaren van jarenlange zwerftochten door het Oosten, de wreedheden der Mamelukken, karavaanreizen door het heete woestijnzand, de rooverbenden hebben Ludovico di Bartema niet afschrikt; hij ziet Caïro, de marmeren zuilen van Aleppo, de fonteinen op de binnenplaatsen in Damascus, de pelgrims in Mekka, palmen bij een bron, en de parelvisschers in de Perzische golf, die onderduiken met een aan de voeten gebonden zwaren steen. Olifanten, baldakijnen en Indische ruiterbenden, grauwe beelden, de geuren van kaneel en rozen op Ceylon, factorijen der Portugeezen, Chineesche jonken, en zijn eigen schaduw, die op Java aan een anderen kant valt dan in Bologna.

De „Prins van Oranje” stevent naar een horizon, die vijfhonderd jaren te voren Hendrik de Zeevaarder aftuurde door de ramen van zijn kasteel op de hooge klip van Sagres. Beneden, onder de vooruitspringende kaap begint een onmetelijk watervlak. Wat is daarachter, wat is boven de sterren, die 's nachts aan den hemel staan? Wateren vol dik wier, waarboven de wind niet meer waait en waarin elk schip ten onder gaat, zijn achter den einder, en dan? Landen en bergen of een afgrond, niet te meten zooals de hoogte naar de sterren en verder

niet is te meten, duizelingwekkende raadselen?

Ergens moet het rijk van den aartspriester Johannes zijn, achter het Maangebergte, verder dan de bronnen van den Nijl. Steeds meer Zuidwaarts wagen de Portugeezen zich. Zij planten koren, groenten en wijnstokken op het kleine eiland Porto Santo. Een schip deint naar een bergtop, die aan den horizon in den nevel steekt: Madeira wordt ontdekt. Steeds verder: zij vinden de Gelukkige Eilanden der antieken terug. Uit een hoogen berg drijven rookwolken op, dat is de Canarische archipel. Na vruchteloze pogingen door de zware zeestroom zeilt een schip om kaap Nao heen, de harmattanen waaien droog en zwanger van verblindend stof uit het heete land naar zee. De schepen gaan Zuidelijker, langzaam als de hand van een blind geworden mensch, die zijn omgeving aftast. Zij vinden de goudrivier, menschen met kroeshaar en dikke lippen. Kaap Verde wordt omgevaren. Handel in blinkend ivoor en neger-slaven. Op zekeren dag bevindt Diago Cao, dat het zoutgehalte van het water afneemt; hij vaart daarna een rivier op, die breed als een zee-arm door groene, brandend-heete wildernissen vloeit, de Congo.

Een schip waggelt en steigert in den storm, dagenlang danst het op de golven, en als eindelijk de zee kalm geworden is, en het in zicht gekomen kustland zich steeds verder Noord-Oostwaarts voortzet, begrijpt Diaz, dat hij om de punt van Afrika heengevaren is.

Dan komt de eerste zeetocht naar Indië. Vasco

da Gama commandeert twee driemasters van ongeveer 100 ton, een snel verkenningsvaartuig en een proviandschip. De vloot vaart uit van Rastello, 8 Juli 1497. Nevels rijzen 's nachts uit zee op en drijven de schepen uiteen. Het zwarte silhouet van de „Gabriël” tegen de roode ochtendlucht bij het eiland do Sul. Zuidwaarts, steeds Zuidwaarts is de koers, later pas zullen Oostenwinden de schepen weer naar het land waaien. De zee rolt dag aan dag onder hen weg, het is zeer warm. Eens vliegen tegen het vallen van den nacht groote vogels voorbij, het lijken reigers, zij gaan snel Zuid-Zuid-Oost, met groote vleugelslagen. Op Allerheiligen drijft zeegras langs den boeg, nog is echter geen land te zien.

Door deze zelfde wateren vaart eeuwen later de „Prins van Oranje”: een albatros over een verlaten vlakke, alleen op den horizon een zwart streepje onder een dunne, wazige rook.

Nog een poos later is ook de vaart om Afrika onmogelijk geworden en kiest de „Prins van Oranje” den koers benoorden Schotland naar New-York, en via het Panamakanaal naar Java. Hij kent nu alle wereldzeeën. Hij kent de mist met zijn bijna niet zichtbare schaduwen, zijn doffe, regelmatige scheepshoorn-signalen en het getingel van den machine-telegraaf, die plotseling wordt gezet op „volle kracht achteruit.” Hij kent de luxe-booten voor pleziervaarten, die nu opgelegd liggen, omdat er geen sprake is van tochten naar de zonnige Riviera, naar de palmen van sub-

tropische eilanden, over windstil water, waar in de warmte het pek tusschen de naden der planken aan dek week wordt. De schepen, die in hun uiterlijk de genieting verraden, waarvoor ze dienst doen, de verleidelijke muziek, de koele huid van vrouwenarmen; als buiten de zee zacht ruischt en een bleeke ronde maan boven de donkere kustlijn staat.

De „Prins van Oranje” kent de „Mauretania”, zijn vier schoorsteenen en de hellende masten; hij kent de andere transatlantische kolossen, hun overdadig gemeubelde salons, de zware tapijten, candelabres, zolderingen met rijk stucwerk; de eetzaal, die een schouw heeft met zuilen geflankeerd als in een paleis; de bedden in de dure hutten, met schotten gelakt als Japansche doozen. De „Prins van Oranje” zoekt zijn weg, van haven tot haven als een sober en hardwerkend mensch tusschen het drukdoen van winkelende dames.

De schemeringen dalen over het verlaten water, de nachten komen en gaan. Soms een schip vlakbij, met geblindeerde lichten, om den vijand niet aan te lokken; soms bij dageraad een schip veraf; het lijkt of boven het wereldruim langzaam een onmetelijk luik opengaat, zoo komt de dag. Eerst een veeg rook aan den horizon, dan de hoogste deelen, bak, brug, campagne en daarna de romp; van heel ver lijkt het altijd of een schip in zinkenden toestand is.

De „Prins van Oranje” komt altijd weer in Amsterdam terug. Het is zijn tehuis. Daar, waar

de harde korst van steen en staal der kaden langs het IJ is vastgegroeid. Hij is er op alle uren, in alle jaargetijden aangekomen. Het IJ blonk in het laatste licht, als hij kwam varen uit het Westen, den gloeienden rooden hemelkoepel van den zomeravond achter zich. Of hij kwam in een voorjaarsnacht, die de dijken en polders langs het Kanaal onzichtbaar maakte. Hij heeft het donkere silhouet van schepen en kranen gezien op vorstige wintermorgens, als de zon nog niet boven den horizon was. In den zomer voer hij langs weilanden met hekken en roode daken in groen geboomte de stad tegemoet, die verrees onder een stapeling van witte blinkende wolken. Dikwijls verdoezelde de mist alle dingen, een oude roestige schuit, gekanteld tegen den wal, loodsen en de menierroode romp van een nieuw schip. Maar hij meerde altijd weer tusschen dezelfde kaden en keien, de witte tanks van de petroleumhaven voorbij, rustig en hoog te midden der kleine booten, die met den pompenden hartslag der machines in elke haven gerucht en leven brengen.

Hoe staat het in de statistieken? „In 1913 waren van de 362 schepen der Nederlandsche handelsvloot 211 of 57% in Amsterdam thuis.” „De beurs van de hoofdstad is weer internationaal geworden als in vroeger eeuwen, handel en scheepvaart nemen toe.” „Voor de volgende producten is Amsterdam de markt: kinabast, huiden, kappok, suiker, tabak, rijst, thee, koffie, copra.”

Een statistiek echter geeft slechts cijfers en

namen. Wie zal een naam geven voor wat een haven werkelijk is, en cijfers, die haar wezen uitdrukken? Dat leeft in vele kleine en groote dingen gezamenlijk; in de deklust van dat scheefgezakte Noorsche stoomertje, in de gladde vloten, waarmede de houthaven is bedekt. Een dikke waterstraal komt uit den wand van een schip midden op het IJ, en voor wie zich dat beeld heeft eigen gemaakt, beteekent elke willekeurige waterstraal die hij uit een schip ziet vallen, waar ter wereld ook, deze haven. De haven is in het opwervend, bruisend schroefwater, in de V-vormige voren, die de barkassen trekken door een bassin; in de lange, platte kolenschuiten, die langs den loggen romp van een bunkerend schip liggen. Daar hoort de „Prins van Oranje” bij. Bij de heuvels van zwart gruis op de terreinen der Steenkolen-Handelsvereeniging; de loodsen van zink boven het olieachtige water, dat deint tegen den steenen wal.

Achter de geknakte giraffe-halzen der kranen ligt een spoordijk met treinen en emplacementen, en bruggen boven een doorvaart naar Ooster- of Westerdok. Door vele hoekige kanalen grijpt de haven zich met groote, sterke haken van water in de stad vast. Hetzelfde water, dat langs de zwartgeverfde buik van den mailstoomer vloeide, nadert de woonhuizen van groote volkswijken, door fabrieken en werven verdeeld. In een wijden boog rennen de treinen er om heen. De zon zakt op winternamiddagen weg achter een labyrinth van zwarte lijnen: de haveninstallaties, en de

donkere romp van een stoomboot breekt een bloedrood watervlak. Het is een prachtig gezicht, Amsterdam te naderen vanuit het Noordzee-kanaal; haven en huizen zijn ineen gevloeid tot een nevelig silhouet, wazig en onwerkelijk, zoowel op dampige herfstmorgens als in de trillende zomerlucht en mistige winters.

In deze haven komt de „Prins van Oranje” geregeld terug, in het eerste oorlogsjaar en in het tweede. De handel van Amsterdam stukt, de bedrijvigheid neemt af. Een onzichtbare hand heeft het raderwerk stilgelegd. De broodkaarten nemen de plaats in van de handelswissels. De economen hebben voorspeld, dat een oorlog niet langer duren kon dan enkele maanden. Maand na maand verloopt echter zonder dat de vrede in zicht komt. Wat ligt die warme Augustusdag van 1914 al ver terug, toen de boomen als groene hoge wallen terzijde van het water der grachten stonden, de koersen op de beurs ineenstortten als huizen, waarvan de fundamenten waren weggegraven en het leger inderhaast werd gemobiliseerd!

De „Prins van Oranje” maakt ook in het derde oorlogsjaar zijn reizen. Van goederenvervoer is geen sprake meer; hij brengt alleen passagiers naar Indië, of haalt hen. Dikwijls echter vragen de reeders zich af, of het niet beter zou zijn de vaart stop te zetten. In Maart 1915 is de „Medea” van de K. N. S. M., geladen met sinaasappelen van Valencia voor Londen, getorpedeerd door een Duitsche onderzeeër. Contrabande. De beman-

ning kreeg een paar minuten om in de booten te gaan en af te stooten. Dat was een vrachtschip, zal men zeggen. In September echter loopt de „Koningin Emma”, een mailboot van de „Stoomvaart-Maatschappij Nederland”, in de Noordzee op een mijn, en al weten de passagiers het lijf te redden, hun wedervaren brengt beroering in Nederland. In Maart van het volgend jaar gaat de „Tubantia” ten onder, het prachtige schip van de Lloyd. Dat zijn allemaal schepen uit de haven van Amsterdam. De „Prins van Oranje” kent hen wel. Het is of de bewoners van een dorp elkaar verhalen doen: „Hebt ge het gehoord? Die is verongelukt, en dien is dat in de stad wedervaren, en een ander overkwam dit op reis. . .”

In Februari 1917 worden bij Falmouth zeven Nederlandsche schepen tegelijk getorpedeerd. Maar op dat oogenblik is de „Prins van Oranje” al opgelegd. Het passagiersverkeer met Indië is door den oorlog zoo ingekrompen, dat het overbodig was hem na Januari van het vierde oorlogsjaar in de vaart te houden. En zoo ligt hij sedertdien ergens in de haven achteraf, met een hoes op den schoorsteen; de ratten en de bewakers zijn nu de eenige levende wezens aan boord. Het lot wil, dat aan de „Prins van Oranje” bespaard blijft, wat een dertigtal andere Nederlandsche schepen wèl overkomt. In het voorjaar van 1918 leggen de geallieerden daar beslag op. Zij worden van een andere bemanning voorzien en doen dienst als transportschip of hulpkruiser. Voor zoover ze niet in den grond geboord worden,

zal Nederland hen na den oorlog terugkrijgen met schadevergoeding, maar thans varen ze onder andere vlag. Onder deze schepen is ook de „Prins Maurits”, die een paar maanden na de voltooiing van de „Prins van Oranje” op de helling gezet is en op hem lijkt als de eene tweelingbroeder op den andere. Hij heeft dezelfde tonnenmaat, dezelfde indeeling, hetzelfde uiterlijk. Alleen zijn snelheid is iets grooter dan die van de „Prins van Oranje”.

De „Prins Maurits” wordt in beslag genomen als hij in New-York ligt, en heeft de vaderland-sche haven nooit teruggezien. Hij was een van de schepen, die in dienst der geallieerden in den zee-oorlog ondergingen.

Hij vaart eerst enkele malen heen en weer tus-schen Amerika en Engeland, en brengt daarna geregeld manschappen over het Kanaal naar Vlaanderen. Vervolgens wordt hij gebruikt om naar de Middellandsche Zee te varen. Hij is aan drijvende mijnen ontsnapt en heeft eens een on-derzeeër bij een achtervolging het nakijken ge-given. Het op zijn achterdek staande geschut, bediend door matrozen van de oorlogsvloot, sprak daarbij een woordje mee. In October onderneemt hij zijn zesde reis naar Genua. Aan het West-front begint het er dan voor de Duitschers reeds wanhopig uit te zien.

De „Prins Maurits” verlaat zijn haven een paar dagen nadat uit zijn basis aan de Noordzee-kust de Duitse onderzeeër U X het ruime sop kiest. De U X is enkele maanden thuis geweest om te worden opgeknapt. Zijn grijze buitenboords-

verf, die in kleur het meest overeenkomt met die van de Noordzee, is vervangen door donkerblauw. De bemanning concludeert daaruit, dat het nieuwe operatiegebied zuidelijk zal liggen. Op een dag met ruw weer vaart de U X door de sluzen naar buiten. De muziek van het fanfarekorps op de kaaimuren dringt bij vlagen nog een poosje door tot de mannen in den toren. Groote en kleine schepen seinen een goede reis. De laatste voorpostboot blijft achter. De wind wakkert aan tot een storm, die het water door het beste oliegoed doet doordringen tot op de huid. Boven de Shetlandseilanden slaat een zware oceaandeining tegen den stuurboordsboeg, de zee komt gedurig over den toren heen en het luik moet dicht blijven voor de enorme vloed, die overspoelen; de stuifzeeën snijden als messen in het gezicht.

Grimmig als het weer is de U X, die zich spoedt naar de vervulling van zijn taak. Wat zal de eerste ontmoeting brengen? Misschien een troepenschip, dat onverwijd tot zinken kan worden gebracht, omdat het behoort tot de vijandelijke legermacht. En honderden soldaten zullen een poos in het ijskoude, woelende water vergeefs tegen den dood strijden. Misschien zullen zeilschepen een gemakkelijke prooi zijn. Men zal slagschepen zien op den horizon. Er zullen lichte maannachten komen in het Zuiden, en eenzame vuurtorens op een rotskaap, die blijven branden als in vreedestijd. Misschien ook loopt de U X in de val en ontpopt zich een koopvaarder met on-

schuldig uiterlijk onverwacht als een geduchte tegenstander; misschien vallen plotseling uit den zijwand de luiken neer, die het geschut verborgen hielden, welks granaten de U X naar den bodem der zee zullen zenden.

Als de „Prins Maurits” – een week later – in de Middellandsche Zee is aangekomen, beleeft hij het avontuur, dat het voorspel beteekent van zijn eigen ondergang. Het is zeer slecht weer, de golven staan hol, het is er geen haar beter dan in de Noordzee. „Geen goed weer voor onderzeeërs,” meent de kapitein. Na een half uur loopt de „Prins Maurits” een stoomschip achterop, welks nationaliteit nergens uit blijkt. Een uur daarna worden zijn omtrekken duidelijk. Hij vertoont nu zijn langszijde eenigszins. De kapitein van de „Prins Maurits” neemt hem door den kijker op, maar wordt er niet wijzer van. „Een gewone vrachtvaarder,” meent hij. Vlak daarop klinkt een doffe knal. In dat geluid kan men zich niet vergissen, dat was een kanonschot. Maar door wien gelost? Het onbekende schip hijscht de Noorsche vlag, en geeft met seinen zijn naam te kennen: „Antropos” van Bergen. Donders, die wordt aangehouden, dan zit er zeker een onderzeeboot aan den anderen kant. De kapitein van de „Prins Maurits” laat voor alle zekerheid een paar streken afhouden, maar alle officieren volgen met den kijker het tafereel, dat zich in de verte afspeelt. Er wordt een boot neergelaten. De gewone gang van zaken. Die moet de papieren brengen om te laten zien, dat er geen contraban-

de aan boord kan zijn. De uitslag schijnt niet erg gunstig te zijn, want na een poos worden alle booten gestreken. Er zal door den onderzeeër ge-seind zijn: „verlaat het schip.” Het is geen gemakkelijke karwei, door de hooge zee, maar het lukt toch. En dan gebeurt er iets, dat niemand aan boord van de „Prins Maurits” zijn leven lang vergeet. Op een gegeven oogenblik verandert het schip in een ontzaggelijke vlam, die gedoofd schijnt te worden door een kolossale rookzuil, zich uit dezelfde vlam ontwikkelend. Vlak daarop worden allerlei dingen waargenomen, die in zee vallen, stukken staal, platen, een groot brok-stuk van het dek valt neer, in opspattend water, alsof een groote rots in de golven stort.

„Look here,” zegt de eerste stuurman, „dat was een complete dynamietfabriek.” De rook-wolken trekken, wentelend en steeds uit zich-zelf nieuwe donkere wolken voortbrengend, ee-nigszins op. Van het schip is niets meer over en de „Prins Maurits” verlaat met volle kracht de gevaarlijke buurt.

De „Maurits” loopt Genua binnen, vaart naar Napels, en aanvaardt na twee weken de terug-reis naar Engeland. Hij nadert op een avond de straat van Gibraltar. De zee is kalmer dan eenige weken geleden, de wind West. Europe Point met zijn vuurtoren vormt een veilig baken om op te varen. En anders was de zeeëngte wel te her-kennen geweest aan de barrière van licht, die de bocht afsluit en aan de kegels der zoeklichten, die door de lucht dwalen en over de zee, en die

zelfs de kust van Afrika, 12 mijl verder, in de duisternis zichtbaar maken.

Al dit licht is de „Prins Maurits” als Engelsch schip zeer welkom. Maar enkele uren na hem moet ook de U X de zeeëngte passeeren om in den Atlantischen Oceaen terug te komen, en de kapitein van de U X voelt zich niet erg op zijn gemak. De westenwind is voor de duikboot ongunstig; oostenwind zou een voordeel beteekend hebben, dan ontsnapt men bij de achter inloopende zee beter aan de controle van den wal.

Een lange deining rolt uit het donker de U X tegemoet; het water klotst tegen den toren. De kapitein staat met zijn eersten officier op den uitkijk. Hij wordt met zijn schip af en toe in het licht gezet, helder als de dag. Er is alle kans, dat men hem op een gegeven oogenblik in het oog krijgt. Maar zonder dringende noodzaak wil hij niet onder water gaan. Plotseling flikkert weer een schijnsel op, een stralenbundel glijdt over het water als een tastende arm, de matglinsterende plek, waar het licht de golven raakt, komt snel naderbij. En opeens steekt het verblindende licht den kapitein al in de oogen. Alles is weer helder verlicht, de toren, de in het water zakkende en rijzende romp. Dat duurt een paar seconden. Weg is het licht, de eerste oogenblikken is niets te zien.

„Ontdekt,” zegt de commandant.

Nu is zijn positie ineens veel moeilijker geworden. Kruisers, die jacht op onderzeebooten moeten maken, kunnen hem zoeken. Trawlers kunnen er zijn, die misschien netten hebben uitstaan

met boeien of mijnen. De vijand weet, waar de U X zich ongeveer bevindt, en kan zijn maatregelen nemen. De commandant van de U X heeft geen keus. „Klaar om te duiken,” zegt hij in de spreekbuis. „Duiken naar achttien meter.” De alarmschel luidt; de menschen op den toren gaan snel door het luik, dat de commandant boven zich sluit. De oliemotoren worden stopgezet. „Buitenboordskleppen open.” „Vullen.” Het geluid van een dreunend blazen dringt in de ooren; een gesis en hoogklinkend gezoem, alsof duizend menschen op alle mogelijke manieren gillen, brommen en fluiten. Het geluid wordt minder, en nu gaat het over in het trillende zachte rythme van de electriche motoren. Uit de centrale komt het bericht: „Ligt achttien meter. Boot ingestuurd.”

En nu komt de gevaarlijke zone, die bevrijding brengt of de dood. Of het open water straks met tastende zoeklichten aan den horizon ver achter, of een krakende schok, een kantelende vloer en binnenklotsend water. De menschen zijn nu zelf machines geworden, de gedachten mechanisch als het licht in de electriche centrale; alle zenuwen en zintuigen zijn zoo gespannen, dat zij op veeren gelijken, de hersens arbeiden werktuigelijk en precies tot op ondeelbaren van een seconde, de lichamen lijken door de zelfbeheersching verstaald. Een minuut is een eeuwigheid en een uur een oogenblik. Dit is iets monsterachtigs, dat kijken van de matrozen, van de officieren, van den commandant, die schijnbare rust in hun be-

wegingen; onnatuurlijk is het, mannen die loopen en soms iets zeggen en toch niet schijnen te leven.

De doorvaart gelukt. Als de U X voorzichtig naar boven gekomen is en door den periscoop de omgeving is verkend, en men weldra aan 't oppervlak gekomen het luik kan opengooien zonder de donkere schim te zien van een schip in de buurt, zegt de eerste officier:

„Toch zie ik liever een ander in de lucht vliegen. Weet u nog, kapitein, die Noor van veertien dagen geleden? Die hebben we een goede prik gegeven!”

Twee etmalen later, tegen den middag, meldt de uitkijk: „Rookwolk aan stuurboord dwars!” In de verte schemert de kust van Portugal. Er staat een flinke bries, en de zon schijnt. De U X gaat onder water en vaart volle kracht naar de nieuwe prooi. De commandant zit aan de periscoop. Onder de rook duiken langzaam masten op, een schoorsteen, en eindelijk staat ook de bovenbouw op het water. Een middelmatig passagiersschip, dat koers houdt naar het Noorden. De U X nadert binnen schootsafstand, en komt dan druipend en dreigend boven water. Het torendeksel klapt open, de kanonniers gaan snel naar den vuurmond, en vlak daarop vliegt het waarschuwingsschot voor den boeg van het schip langs. Dat beteekent bevel tot stoppen. De U X seint met vlaggen: „Hoe heet gij?” Men ziet de Engelsche vlag aan het achterschip omhooggaan, en de commandant van de U X wrijft zich al vergenoegd in de handen, als uit het schip plotseling

een vuurstraal komt; dan de dreun van een schot, en een paar honderd meter achter de U X springt een fontein van water op. Er zal dus eerst gevochten moeten worden.

Het schip gaat zigzagvaren om het richten aan boord van de U X te bemoeilijken. Gelukkig is de zee niet ruw, anders hadden de mannen bij het kanon zich moeten bevestigen aan hun gordels om niet te worden weggespoeld. Nu gaat alles snel: granaten uit de patroonhulzen, laden, richten, vuren, steeds door. Het eerste schot is te ver, het tweede niet ver genoeg, het derde slaat in, op 7000 meter, vlak achter de brug. Telkens flikkert ook daarginds de vuurstraal weer op, maar het blijft bij fontein in het water, de onderzeeboot vormt op dezen afstand een bijna niet te treffen doel. Daarentegen constateert men aan boord van de U X telkens een raak schot, nu eens op het achterschip, dan bij den schoorsteen, één keer in het voorste kuildek.

Na anderhalf uur hijscht het schip het sein: „Ik geef mij over,” en haalt de vlag in. De U X rekent op een krijgslist en nadert voorzichtig onder water tot op één mijl. Men ziet, hoe haastig de booten worden bemand en te water gelaten; ze zetten koers naar de Portugeesche kust; op het achterdek wordt het kanon zichtbaar, afstekend tegen de lucht.

De commandant van de U X acht het oogenblik gekomen om een torpedo af te schieten. Een enorme zuil van water, vermengd met den gelen rook van de springlading, witte stoom en zwart

kolenstof rijst, hoog als een toren, boven het schip uit. Het gaat overhellen. De U X blijft in de buurt, steeds echter op zijn hoede voor het kanon.

Maar er is nu geen levend wezen meer aan boord. Van de acht bedieningsmanschappen der oorlogsmarine liggen er vijf op het dek, verminkt en dood. Ook de overige manschappen hebben verliezen geleden. Hier en daar ligt een onbeweeglijk lichaam in bloed, gekromd of plat op den rug.

Het passagiersschip zinkt langzaam, het steekt de neus al in de golven, maar het duurt nog een uur, voor het verdwijnt. Als het reeds heel diep ligt, gaat de boeg langzaam omhoog, het geheele voorschip steekt een oogenblik boven water uit, maar tegelijkertijd zakt de romp met een schok loodrecht in de diepte. Het schip schijnt bijna achterover te vallen, in een laatste wanhopige gebaar.

Zoo is de ondergang van de „Prins Maurits” bij de Portugeesche kust, waar hij zoo dikwijls voer, op weg naar Indië of daarvandaan op de terugreis. Daar waar ook de „Prins van Oranje,” het zusterschip, altijd zijn koers nam, Noord- of Zuidwaarts: de „Prins van Oranje”, die op het oogenblik, dat de „Prins Maurits” in de golven verdwijnt, bewegingloos ligt in de haven van Amsterdam, in een herfstig gordijn van mist.

Na den wapenstilstand komt de „Prins van Oranje” weer in de vaart. Europa valt van het eene uiterste in het andere. Na vier jaren van

bijnaniette dragen spanning, van granaten, bloed en stormloopen, volgen jaren van opwindend zakendoen, speculatie en uitspattingen op velerlei gebied. Er wordt in de scheepvaart veel geld verdiend, de overgang is plotseling gekomen en het leven krijgt iets koortsachtigs. In de haven van Amsterdam varen de schepen binnen en weer weg. De vredesconferentie komt bijeen, in Parijs, op 3 Februari 1919. De schepen varen, naar West-Indië, de palmen van Paramaribo, naar Mexico met zijn mesticzen en breede hoesden, die een slagschaduw laten vallen over het gelaat. De schepen brengen derdeklas-passagiers naar Brazilië; het nachtleven in Rio de Janeiro bloeit, in tegenstelling tot den financiële toestand van de koffieplantages in het binnenland. De eerste vluchten over den Atlantischen Oceaen hebben plaats, de namen van Hawker, Alcock en Brown worden in één dag wereldberoemd. Een snelheidsroes neemt van de wereld bezit. Alles moet vlugger gaan, ook het geldverdieneu. Duitsch marinepersoneel laat de uitgeleverde vloot bij Scapa Flow zinken, grijze rompen hellen over, steeds meer, de masten komen plat op het water, de zee golft in de schoorsteenen, niet lang, totdat de grauwe walvischachtige scheepsbuiken in een draaikolk verdwijnen.

Het vredesverdrag van Versailles wordt geteekend en het Engelsche luchtschip R 34 laat diep onder zich de kust en vaart hoog boven de rollende zee naar Amerika. Het jaar gaat snel; het concentreert alles in een bepaald bestek, exo-

tische namen, namen als in de sprookjes van duizend-en-één-nacht; de herinnering aan Arabische dorpen, gesluerde vrouwen, een groote waterkruik en een koele bron bij de witte poort; het beeld van ijsvlakten, sneeuw, de smalle bochtige Alster te Hamburg tusschen muren van hooge krotten.

De steeds goedkoopster wordende mark, het kunstmatige geld, waarmede het economisch leven overal is opgeblazen, zweept de bedrijvigheid op. De stoombooten van maatschappijen, die de wilde vaart beoefenen, zijn over alle zeeën verspreid. Wilde vaart, dat zijn zuidvruchten van Smyrna, Grieksche wijnen, sinaasappelen uit Spanje. „De mooiste vrouwen van de wereld wonen in Andalusië,” zegt de bootsman. Storm in de golf van Biskaje, de rots van Gibraltar in den nacht; het stille licht van een vuurtoren achter de stampende boot, zonsondergang bij Sicilië. De vrachten stijgen, elke reis brengt meer geld, en sneller. Oorlogsschepen bij Malta. Matrozen in rijen op dek. Pantserkoepels en opgetrokken ankers. De blauwe silhouetten der Javasche bergen, woestijnzand bij Suez en de lichten op de boulevards van Kopenhagen. Snel is het jaar omgegaan; reeds heeft de eerste jaarlijksche herdenking van den wapenstilstand plaats gehad. De haven van Amsterdam is echter gebleven, voor alle schepen die daar thuishooren. een vast punt in veel bewegelijks. Daar dringt het water van wereldzeeën met de thuisvaarders mee, diep het land in, tot vlak bij de huisdeuren.

Het is een genot te zwerven door de havenbuurten van Amsterdam. Tusschen het blinkende water der dokken zijn reepen vaste grond met kaden, tramrails en gebouwen. Smalle kanalen gaan achter een rij gevels plotseling open tot een breed bassin, dat den hemel weerspiegelt. Het ruikt overal naar olie, teer en verf. Talrijk zijn de kroegjes, de kantoren van cargadoors en scheepsbevrachters, expediteurs, verzekeringsagenten en leveranciers van scheepsvictualie. In den zomer hangt op een warme, rommelige gracht voor een pakhuis de lucht van kaneel. Er zijn gevels, die dateeren uit den tijd der Oost-Indische Compagnie. Vrachtauto's beladen met kisten thee hobbelen over een bolstaande brug. Op de witte roef van een schuit staat met vergulde letters: „De Jonge Geertruida, Sliedrecht.” Een fluitende trein rijdt over den breeden spoorwegdam tusschen twee watervlakten in een wereld van havenlucht, kolken met stilstaand water en schippersvolk, draaiorgels, winkeltjes en krotten.

Tien jaren gaan voorbij. De „Prins van Oranje” is de middelbare leeftijd gepasseerd en nadert den ouderdom. Een schip wordt snel oud; een schip van twintig jaar is heel oud. Duizenden, tienduizenden voetstappen hebben zijn dek grauw gemaakt, als het gelaat van een grijsaard. De jaren hebben hun sporen achtergelaten op zijn uiterlijk als op de gelooide huid van een zee-man. Hij is nog sterk en gewillig, gelijk hij was den dag, dat hij in dienst werd gesteld. Oud be-

gint hij dan ook niet te worden, omdat hij zelf niet meer bruikbaar is, maar omdat de maatschappij mooiere schepen heeft laten bouwen, met meer luxe, behaaglijke schepen, geriefelijk als een mondain hotel. En nog heeft zij dat naar het oordeel van sommigen niet in voldoende mate gedaan. In brochures en kranten kan men meermalen, in allerlei variaties herhaald, deze stelling lezen:

„Afgezien van de sedert 1913 zoo gewijzigde omstandigheden, waardoor de constructiekosten zijn gestegen, is het diesel-passagiersschip van 1926 vrijwel in ieder opzicht superieur aan het passagiersschip van 1913.”

Zulke woorden beginnen de „Prins van Oranje” te bedreigen in zijn bestaan. Het is natuurlijk niet waar, dat hij minder goed is dan een ander schip. Hij is een schip naar zijn aard, sterk en betrouwbaar, hij is zooals hij heeft moeten zijn, hij deed altijd wat van hem werd gevraagd, en kan het beter? Aan dit ideaal beantwoordt een mensch nog niet, de kroon der schepping.

Maar hier wordt iets anders openbaar. De „Prins van Oranje” is niet een zelfstandig geheel, een los en autonoom ding, dat zijn doel vindt in zichzelf. Hij merkt, dat hij een onderdeel is, en zich schikken moet naar iets anders. Hij behoort bij een onderneming, die hem laat varen en terugkeeren, die met hem rekt en berekent. Hij is met duizenden onzichtbare kabels verbonden aan de meerpalen der cijferkolommen. Dat is altijd zoo geweest, al merkte hij het niet; dat is even

onveranderlijk als dat een mensch sterven moet, al maakt hij vol levensmoed allerlei plannen.

Er was veel in de wereld, ook in de scheepvaartwereld, waar hij onbekommerd langs en doorheen kon varen, over de eindeloze water-vlakte, den horizon tegemoet. De vrachten-conferences over den Atlantischen Oceaan, de door Amerika belemmerde immigratie, de dalende kolenprijzen, de moeilijkheden in de Engelsche mijnindustrie van 1926, de terugloopende koopkracht in Duitschland, wat deed den die hem? Even weinig als de brekers, die hij stuksneed met zijn steven en die machteloos wegvloeiden door zijn kluisgaten. En of de winter van '24 op '25 zonder ijs was, en de maisoogst in Afrika een groot overschot zou opleveren, en of Brazilië minder koffie zou geven, en er minder bevroren vleesch kwam uit Argentinië, het was hem onverschillig, daar konden anderen zorg over hebben.

Maar er waren ook dingen, die hem wél aangingen. De toestand in Nederlandsch-Indië. De ambtenaarscontracten met de regeering. De cultures op Java en Buitenbezittingen. Zijn bestaan was nauw betrokken bij den prijs die rubber-op-termijn te New-York op zekeren dag maakte. De hooge vrachten van 1919 en 1920 behooren tot het verleden. De wereld heeft zich ontnuchterd teruggevonden tusschen de scherven van het speculatiefest. Na enkele jaren is het ergste leed van de crisis van 1921 geleden. Een scherpe boeg doemt hoog en donker op in het licht. Weer rijen de schepen zich aaneen langs de kaden van

Amsterdam, bekneeld aan de waterzijde door zolderschuiten, die opgetast liggen met zakken en tonnen en kisten. De dikke buizen der elevatoren steken weer in het ruim van een graanschip en zuigen het leeg. Overal staan de met laadboomen omkranste masten, het lijken struiken, door den zeewind ontbladerd. De namen op de wanden en daken der veemen doen weer dienst, als de straatbordjes in een volle stad.

Maar de „Prins van Oranje” moet bijdragen tot de netto-exploitatie; daar moeten nog afschrijvingen af, en de reserve, en het pensioenfonds, en de tantièmes, en dan moet er nog voldoende dividend overblijven. En hieruit blijkt nu, dat de „Prins van Oranje” oud wordt; een nieuw schip in zijn plaats, een schip met jazzband en hutten voor niet meer dan twee personen, een schip met een administrateur en een tweede administrateur en een adjudant-administrateur, zou aan de netto-exploitatie meer toevoegen dan hij.

Bovendien zijn de tijden sinds kort weer veranderd. De paniekdagen op de beurzen in het najaar van 1929 hebben een depressie ingeluid, die voortdurend erger wordt. Wie na de eerste schokken denkt, dat hij tijd voor ademen heeft, ziet opeens een afgrond voor zich, en als hij daaroverheen is gesprongen, moet hij zich schrap zetten om niet een helling af te schuiven, die zich plotseling voordoet, en steeds weer vallen er gaten in den grond, juist waar hij den voet wilde zetten.

Dat duurt al twee jaar en thans beleeft de wereld den bewogen zomer van 1931. Eerst op 13 Mei de sluiting van de loketten door de Oesterreichische Creditanstalt. Bovendien wordt de kaspositie van het Deutsche Rijk voortdurend ongunstiger. In het buitenland neemt daardoor de onrust nog toe. Bankiers gaan zich van Duitse obligaties ontdoen. In New-York worden in de eerste week van Mei voor 618.000 dollar Duitse obligaties verkocht, in de laatste week reeds voor 3½ milliard. De koersen dalen. Telegrafisten in de groote steden seinen:

„Moeder overleden. Verwacht jullie morgen. Verkoop 200 stuks Youngleening. Hartelijk gelukgewenscht met je examen. Verkoop 300 Dawesleening. Komen morgen. Blijven tot Maandag over. Letterkundige prijs gewonnen door. . . . Verkoop. . . . verkoop. . . .”

Steeds meer komt het woord verkoop voor.

Een groot sneeuwvlak. Schijnbaar rust het majestueus en onbeweeglijk op den bergrug, maar er zijn scheuren in gekomen, nu beweegt er iets, de grond trilt. De gids staat plotseling roerloos en schreeuwt na een seconde, terwijl hij zijn lichaam omhoogrukt: Vlucht! Maar het is te laat, de grond schuift, de aarde is losgeraakt, steeds sneller zakt het witte blinkende bergvlak weg. Koersen dalen, trillend gaan de cijfers omlaag. Getallen en menschenlichamen tuimelen in een witten, razenden vloed de diepte in, valleïen en beurszalen galmen van het geraas.

Dat gebeurt op 13 Juli, een mooie zomerdag

vol zon en wind. En alle krantenjongens in alle groote steden van Europa schreeuwen, met extra-edities in de hand, dat de Darmstädter- und Nationalbank de loketten heeft moeten sluiten. De leiders der banken houden hun hart vast, niet het minst die in Nederland. Welke verschuivingen in de wereld van het geld zal déze aardstorting nu weer ten gevolge hebben?

Het blijkt mee te vallen, voorloopig ten minste, en iedereen herademt. Maar in het economisch leven is de marge tusschen opbrengst en kosten beangstigend ingekrompen en ook in de scheepvaart moet men nog meer dan anders zoeken naar middelen om verlies te voorkomen.

De „Prins van Oranje” ligt gemeerd aan de kade van de Stoomvaart-Maatschappij „Amsterdam.” Hij zal over enkele dagen weer naar Indië gaan. Bij uitzondering heeft ditmaal de afvaart plaats van Rotterdam, om een aantal redenen, die hier niet ter zake doen.

Maar eerst moet in Amsterdam nog de gassing plaats hebben. Patrijspoorten, luiken en buitendeuren zijn gesloten. Luchtkokers worden met kappen bedekt, reten dichtgeplakt. Ten slotte doet een officier de ronde door het verlaten schip. Door de machinekamer met de beweginglooze blinkende zuigerstangen, door de eetsalons, waarvan alle kleeden in kasten zijn geborgen en alleen het groote meubilair is blijven staan. Smoorheet is het op dezen warmen zomerdag in het dichte schip, waar geen koeltje meer waaien kan. Een zonderlinge stilte heerscht overal. De officier

komt langs de cabines der tweede klasse. Hij kijkt hier en daar, want na zijn tocht moet hij kunnen melden: niemand meer aanwezig.

Verlaten zijn alle hutten. Over een poos echter zullen ze weer bevolkt zijn met kinderen, vrouwen, onderwijzers, ambtenaren, kantoormenschen. Zij, die hier voor eenige weken wonen zullen, bestaan al; ze zijn alleen nog over het geheele land verspreid, ze zijn ergens in de provincie of in een stad bezig hun vertrek voor te bereiden, ze reizen door het land om afscheid te nemen, ze hebben voor de laatste dagen hun intrek genomen in een hotel. Maar ze zijn al bekend. Hun namen staan op het hoofdkantoor van de maatschappij geregistreerd, met de letters van hun hut.

Daar is de hut C.C. „Niets bijzonders,” denkt de officier, die de ronde doet. Is het echter niet vreemd, dat op de twee bedden twee bepaalde menschen zullen liggen, en geen andere, dat hun bestaan gehecht is aan dat van deze hut en daarmee aan dat van het schip? Waarom was het dit schip?

Buiten het schip is de haven. Er is weinig te doen. Dichtbij een klein schip, waaruit marmerblokken worden overgeladen in een spoorwagon. In een kanaal, waar het gras van den berm tot aan het beweginglooze water komt, liggen stoombooten, die voor sloop zijn verkocht. Verderop, in het IJ, een groep opgelegde schepen, wazig in het zonlicht. Die lagen vroeger langs een kade, langs een schiereiland, verward van kranen en elevatoren.

Nog verder is het emplacement van de Koninklijke Hollandsche Lloyd. Commissarissen: Dr C. J. K. van Aalst, Dr H. W. A. Deterding, Mr Dr Ant. van Gijn. Vier dubbelschroefstoomschepen, twaalf vrachtbooten, vier lichters, drie dekschuiten, sleepbooten, tenders, motorbarkas. Het mooiste schip van de maatschappij ligt aan de kade, de 13.000 tons „Gelria,” die vroeger wit was, zoo wit als het papier van het jaarverslag per einde 1930, dat een bedrijfsverlies vermeldt van 8,4 miljoen gulden.

Het wordt avond.

De „Prins van Oranje” ligt nu in de duisternis. Des morgens deed door het dichte schip een officier de ronde, door alle cabines en gangen en holle ruimen en rookzalen. Toen kwamen de ontsmetters aan boord, die op alle vloeren hun diatomee-aarde hebben uitgestrooid en na hun vertrek is de break, waardoor zij het schip verlieten, gasdicht gesloten.

Nu heerscht de schemering in het schip, al is het buiten dag. Uit de diatomee-aarde is het cyaangas opgestegen; het heeft er zich uit losgemaakt, heel langzaam als slangen die zich uit hun kronkels rekken en met de koppen op lange halzen de omgeving verkennen. En het gas zweeft omhoog en verder, onzichtbaar, door open deuren de hutten binnen, over de vloeren in de salons, de lange duistere gangen door, in de spelonken der leege donkere ruimen. Het glijdt langs de wanden, het sluipt om de hoeken

als een speurend dier. Het dringt overal door, in openingen zoo klein, dat een mensch er met den vinger niet in kan, in scherpe hoeken en tusschen de naden van planken. Het drijft onder de zachtwelvende zolderingen door, langs de gedoofde glazen lampen, langs de fonteintjes en witte badkuipen, langs de dikke houten leuning en de trappen af, aldoor belust op meer buit, en de ratten en alle ongedierte sterven snel een dood, die verraderlijk genaderd is. Het gas komt ook in de hutten die al besproken zijn, het strijkt langs de gelakte bedstijlen en over matrassen: wee den mensch, die daar zou hebben gelegen!

In den namiddag wordt het schip opengezet, alle deuren, patrijspoorten en luiken laten de buitenlucht toe; de „Prins van Oranje” is een zeef, waar de wind onbelemmerd door heen kan waaien, den geheelen nacht.

Het schip wordt daarna in het dok opgenomen. Arbeiders maken de buitenhuid onder de waterlijn schoon en schilderen haar; zij zien de buitenboordskleppen en kranen na, onderzoeken de schroef. Sleepbooten trekken het schip naar de kade terug. Het journaal vermeldt daarna dagenlang niets anders dan:

„Schilderen logiezen, breeuwen voorkuil en bak. Gedurende den nacht een man aan dek. Schilderen masten en schoorsteen. Beginnen met kolenladen. Maken de reddingbooten schoon. Gaan door met kolenladen. Beginnen te laden in ruim II en III. Houden rustdag. Vullen drinkwatertanken. Schrobden dek met zand. Inspec-

tie blusch- en reddingmiddelen. Alles in orde bevonden.”

Zoo ligt op een dag tegen het einde van Juli de „Prins van Oranje” gereed tot vertrek. Om elf uur moeten de passagiers aan boord zijn. De kade staat vol menschen, die afscheid genomen hebben; langs de reeling verdringen zich degenen, die op het punt staan te vertrekken. De loopplanken rollen ratelend terug en tusschen houten beschoeiing en scheepswand wordt de spleet breeder. Nu begint het zwaaien met de armen en hoeden en het wuiven, dat duurt, totdat de kade smal is geworden en de lange menschenrij ineengeschrompeld is, en de zijhaven, waarin het schip ligplaats had, achter een drijvende bok aan het oog wordt onttrokken.

Ter weerszijden van het schip is nu de breede, blinkende rivier. De rookende sleepbooten laten de „Prins van Oranje” los. In het scheepslichaam komt een siddering, die overgaat in een merkbare trilling, er ontstaat kielzog. Breede water-zijstraten van havenmonden gaan voorbij, de „Prins van Oranje” is op weg.

Sommige passagiers begeven zich naar hun hut om koffers uit te pakken, velen blijven boven. Zij zien het stadsbeeld van Rotterdam met de kranen, huizen en scheepsschoorsteen inkrimpen tot een verwarden horizon, waar de loodgrijze wiegeling van het water en de lichtbewolkte hemel gescheiden worden.

Aan de reeling op dek staan een jonge man en zijn vrouw. Zij zeggen niet veel en kijken naar

het groene land, lager dan de dijk er voor. Het is voor jaren de laatste maal, dat zij weiden zien en die gedachte is niet opwekkend, ook al is hun toekomst in Indië vol mogelijkheden.

Telkens weer scheepswerven of een haven. Daarna kerktorens, huizen.

„Vlaardingen,” zegt de man, en later: „Maassluis.”

Een schip langs den kant, een spoorwegstation en een D-trein, die binnenrijdt: Hoek van Holland. En vóór het schip gaat het water wijder en wijder open, het land heft zich ter linker- en rechterzijde nog even op tot duinen; pieren splijten de golven tot ver in zee.

Op het achterdek voeren twee passagiers een gesprek over verdwenen schepen.

„Een heel geheimzinnig geval is dat van de „Waratah” geweest,” zegt de een, „een schip van 16.000 ton, dat op een dag de haven van Durban verliet om naar Kaapstad te gaan en dat daar nooit is aangekomen en waarvan ook nooit meer iemand gehoord heeft.”

Het land heeft zich teruggetrokken, de lage duinen, de vuurtoren, de huizen van den Hoek zijn achter het schip, maar de „Prins van Oranje” is nog tusschen de pieren; zij steken vooruit als steenen armen, die tusschen zich in de laatste, veilige beschutting willen geven.

Het gesprek op het achterdek over de „Waratah” gaat voort. Aldoor stuwen achter het schip rijen lage golven den Waterweg in.

„Onbegrijpelijk overigens,” herneemt de an-

dere passagier, „hoe sommige menschen door het oog van een naald kruipen. Neem nu die eene reiziger, die met de „Waratah” uit Australië kwam. Hij droomde, dat een enorme golf over het schip heensloeg, en werd zóó bang, dat hij in Durban van boord ging om per trein verder te gaan naar Kaapstad. Aan die droom had hij zijn leven te danken.”

Nu is de „Prins van Oranje” buiten de pieren gekomen. Zij hebben zich nog even gekromd, toen moesten ze het schip loslaten. En naarmate de zee steeds wijder om het schip heenkomt, naarmate het land lager wordt en wegzakt, schijnen de einden der pieren elkaar te naderen, alsof een vluchthaven door een dam wordt gesloten.

Het scheepsjournaal van de „Prins van Oranje” vermeldt den eersten dag:

„Lichte koelte, bedekte lucht, golvende zee. Passeerden half één Uiterton op korten afstand. Passeerden 12.54 lichtschip Maas, gestuurde koers Noord-West ten Westen.”

Na de lunch komen de passagiers weer aan dek. De wind is Noord, de zee wordt vlakker, naarmate de middag vordert. Er is telkens een schip te zien. Een tankboot stuurt zijn lange voorschip achter de „Prins van Oranje” langs. Het is niet nevelig. Op den horizon liggen zwarte silhouetten, waaruit een rookpluim opstijgt. De zee klotst schuimend tegen den scheepswand. Wie door een patrijspoort uit zijn hut kijkt, ziet

het water vlak onder zich snel langsvloeien. „Aantal machineslagen 63,” meldt de officier van de wacht in het journaal; 63 rustige onverzettelijke slagen van het kloppende, ingewikkelde ijzeren scheepshart.

Om half vijf vaart de „Prins van Oranje” langs het lichtschip „Noord-Hinder.” De koers is veranderd in West-Zuid-West. Er verloopt nog een uur. De bel voor het diner gaat. Witte tafellakens, blinkend glaswerk. Schertsende passagiers, opgelucht dat het schip niet schommelt. Eenige planters, die teruggaan naar de tuinen onder de gloeiende zon, hebben spoedig kennis gemaakt. Drie pas beëdigde piepjonge luitenanten, kersversch van de Academie in Breda, blijven in elkaars gezelschap. Overigens neemt iedereen jegens den ander een afwachtende houding aan.

Daarna begint de avond. De wind wordt frischer. Het floers, dat overdag de lucht heeft bedekt, verdwijnt, al zijn de sterren niet zichtbaar. Weer een lichtschip: „East Goodwin.” Lichtboei Gull: elke tien seconden twee schitteringen door het schemerduister. De hemel in het Westen boven de Engelsche kust, die in zicht is gekomen, wordt zachtrood, maar wie een prachtige zonsondergang heeft verwacht, voelt zich teleurgesteld. De duisternis schijnt van het Oosten in den hemel te stijgen, hooger en hooger, over de „Prins van Oranje” heen; aan de andere zijde is de lucht nog een poos open, daarna vult het donker ook dat gat en is het nacht geworden.

In de salons schijnt licht, er wordt gebridget; iemand schrijft een brief in een rustigen hoek. Daarbuiten is alleen ruischende duisternis. De wind wakkert bij vlagen aan en zakt weg, lichten doemen op in de verte en glijden voorbij; de flikkering van een lichtboei, en een vuurtoren op een onzichtbare kaap. Binnen speelt men nu piano, maar op het sloependek is dat niet hoorbaar meer. Daar zijn alleen de wind, die het schip streelt en het altijddurende watergeruisch beneden; dat is om den geheelen nacht naar te luisteren, met dichte oogen, achterover liggend in een stoel, uren lang, tot de schemering weer zal aanbreken en een grauwe morgen zee en schip weer zichtbaar maakt.

's Nachts vaart de „Prins van Oranje” langs de Engelsche kust. Te ongeveer vier uur komt de loodsboot langs; vroeg in den morgen meert het schip aan de kade van Southampton, terwijl de passagiers nog slapen.

De „Prins van Oranje” blijft in Southampton anderhalve dag. Velen aan boord maken van de gelegenheid gebruik om Londen te bezichtigen. Daar zien ze de grijze Theems, het parlamentsgebouw, monumenten en bruggen, bussen, de drukte van Strand en Trafalgar Square.

Wat zij niet zien, is een zaal in een groot gebouw, met glimmende bureau's tusschen witte vierkante zuilen en geroes van veel stemmen. Een inrichting, niet ongelijk aan een bankierskantoor: aan lessenaars met papieren en dikke folianten zit personeel, daartusschen door be-

wegen zich anderen, alsof zij rondliepen op de beurs. Soms kijkt iemand op een groot, houten bord, waarop allerlei mededeelingen zijn vermeld. In deze zaal bevindt zich een rond, tribune-achtig gestoelte, met zuilen die een koepelvormige afsluiting dragen en daarin hangt een bel. Meestal is het hier rustig; er heerscht slechts eenige agitatie, wanneer iemand het gestoelte betreedt en het geroes van de menschen wordt overstemd door helder gelui.

Dit is de zaal van het groote concern Lloyds. Hier worden schepen verzekerd, de kleine kustbooten die van Fransche havens naar Scandinavië gaan en bij elk zeetje op de golven dansen; en de geweldige transatlantische paleizen, die gelijkmatig de waterheuvels doorsnijden. Hier is dadelijk bekend, dat door zwaar weer op de kust van Patagonië de reeling van een vrachtboot is stukgeslagen, of dat in de Chineesche zee roovers een mailstoomer hebben afgeloopen. En de bel is de oude scheepsklok van de „Lutine,” jaren geleden opgedolven uit het wrak aan de Terschellinger kust; zij wordt geluid, wanneer een groote ramp plaatsgevonden heeft.

In het stemmengeroes van deze zaal en het belgelui lossen vele geluiden op: het doffe gekraak bij een scheepsbotsing, het gorgelen van binnenstroomend water; het gesis van de golven, die een gestranden driemaster uiteenslaan en het onvergetelijk gegil van verdrinkenden op een wegspoelend dek. En de dunne klank van de bel

van de „Lutine” is niet minder star en drukkend dan de zware galm uit den kerktoren, die voorheen onheil over het land verkondigde.

Op den dag, dat de „Prins van Oranje” in de haven van Southampton ligt, is het achter kalm in de groote zaal van Lloyds. De makelaars leunen tegen de zware bureau's. Op het groote bord verschijnen berichten van minder beteekenis: „steven beschadigd,” „schroefblad gebarsten,” „krukas gebroken,” „met assistentie van twee sleepbooten vlotgekomen.”

Daarop gaat de „Prins van Oranje” verder. De zee blijft kalm, de lucht helder, en er waait een lichte koelte uit het Oosten. Koers West-Zuid-West. Verder en verder zakt de kust van Engeland achter den horizon. Een paar visschersschepen laveeren tegen den wind op. De zee glinstert in het zonlicht. Het schroefwater werfelt groen en witbruisend achter het schip. Meeuwen kringelen boven wegdrijvende afval; tegen den horizon staan zwarte zeilen. Zoo vaart de „Prins van Oranje” het Kanaal uit, naar den Atlantischen Oceaen.

De Atlantische Oceaen is een vlottende, beweeglijke wereld van water. In het Noorden drijven gerekte ijsbergen in een kalme zee, blinkend wit tegen de loodkleurige lucht; boven woelige golven in het Oosten, een dag varen van de Amerikaansche kust, kaatst het geluid van den donder tusschen de wolken en het water. De branding omkranst de kust van een eenzaam eiland; er zijn verlaten stukken, eindeloos ver

niets dan ruige, witte kammen en witgeaderde groene golfwanden. In stormweer, als de boeg onderduikt, gaat naast het schip de helling omhoog van een waterberg, en op de kam helt de zwarte buik van een ander schip. Een vlucht krijschende meeuwen stijgt uit woelend grauw schuim op naar een lucht vol vale wolkenkoppen. De Atlantische Oceaan is vol wrakken, die rechtstandig of gekanteld op de bodem rusten, en soms ziet een wachthebbend matroos in de schemering vóór zonsopgang een donkere massa voorbijgaan, een onttakelde, verlaten scheepsromp.

Maar aan rampen denkt dezen middag niemand aan boord van de „Prins van Oranje.” Het is mooi weer om op zee te zijn.

De avond valt, de tweede nacht in volle zee breekt aan. Het weer houdt zich goed, lichte golven, de lucht blijft helder. Er waait wind uit het Oost-Zuid-Oosten, hij snijdt het schip, dat in den koers Zuid-West vaart, van terzijde; hij is licht, maar koel, en daardoor zit gedurende den avond niemand op het linkerdek; elkeen zoekt de beschutte zijde op. Bovendien is daar een mooie zonsondergang te genieten; roode wolken gloeien in grijze dampen, een vurige kogel zinkt weg achter een nevelbank en het duurt lang, voor alle kleuren in den Westelijken hemel zijn opgelost in den ring van grijsheid, die steeds nauwer rondom het schip wordt aangetrokken. De duisternis wordt dichter, de wereld schijnt te krimpen en heeft geen horizon meer. Wie over de reeling kijkt, ziet op een oogenblik golven uit

de duisternis ontstaan, zij komen thans niet nader uit een wiegelende, grijze verte, maar zijn er ineens, vlakbij. Zij schuimen aan, steigeren, storten omver en vloeien spattend uit tegen den scheepswand en blijven achter. Dit is het uur voor de droomers om achterover te liggen in een dekstoel, te luisteren naar de zee en te hooren praten zonder te verstaan, geluiden, die vage zwevende gedachten opwekken zooals een diepe lucht soms vol kan zijn met onbestemde vormen van wolken.

De lichten aan boord zijn aangegaan. De „Prins van Oranje” is nu een samenstel van lange, verlichte gangen, van verlichte dekhuizen en gestippelde patrijspoorten; van eenigen afstand gezien moet hij den indruk maken van een fosforesceerend scheepskarkas. In de salons wordt muziek gemaakt, gerookt en gebridged. Op de brug staat de tweede officier, in het vooronder zijn de matrozen, die geen dienst hebben, en diep onder de waterlijn, in den hollen scheepsbuik, die opgevuld is met vloeren van glinsterende spijlen, met ketels en glanzende zuigers, zijn de Chineesche stokers bezig bij de groote vlammeende vuren. Van het bovenste dek kan men neerzien in de glinstering van deze machinekamer; er is een groote tegenstelling tusschen het overal tegenwoordige zeegeruisch uit een duisternis zonder grenzen buiten het schip en de harde, begrensde duidelijkheid binnen.

Er is iets geweest, dat den passagier in hut

CC a/b „Prins van Oranje” uit zijn lichten slaap heeft gewekt. Hij richt zich moeilijk overeind en raadpleegt de fosforesceerende wijzers van zijn horloge – drie uur. Hij zakt sneller in de kussens terug dan hij gedacht heeft en daardoor beseft hij, wat hem heeft doen wakker worden: het schip schommelt zacht.

„Het weer is omgeslagen,” denkt hij. Nu pas wordt hij heelemaal helder. Hij strekt zich uit op den rug, het gezicht recht naar boven. Hij kan niets zien, wel hooren. Merkwaardig hoe vol geluiden de nacht is; wie gedurende een slape-loozen nacht op zee ligt te luisteren, hoort overal gerucht. De wand naast zijn bed kraakt onophoudelijk. Hij gaat er naar luisteren. Het geluid wordt hoe langer hoe samengestelder. Het klinkt als een zacht schuiven van planken langs elkaar, tot ze stooten tegen een blok, dan het piepen van een balk, die dwars over de planken wordt geschoven; er moet weer wat anders zijn, dat als een stuk hout onder een krat schijnt te wrikken. Ten slotte hoort hij de zee buiten niet meer; hij leeft in een ruimte van zuchten, zagen gaan moeizaam door dikke wanden, een vlucht krijschende meeuwen zwenkt over hem heen, hij hoort kinderstemmen en zacht gehijg.

Nu loopt hij over een glooienden bodem onder water. Hij gaat over kiezelaarde en zandsteen, hij trapt op het glinsterend émail van haaientangden, die door zeewater niet worden aangestast. Links van hem schemert door den glanzenden nevel van het water een grauw-rood vlak

klei. Hij waadt door bezinksels van wier, en van onder een grot, door overhangende takken gevormd, bruin en kaal, glijdt een zilverig lichaam weg. Het landschap begint te veranderen. Hij stoot zijn voeten dikwijls tegen steenen, de bodem rijst. Een school visschen wemelt om zijn beenen, hij rilt van de aanraking hunner koude schubbige huid. Een onbestemde angst begint in hem op te komen, het water boven en om hem heen wordt voelbaar. Steeds steiler wordt de weg: om groote granieten blokken moet hij soms heenloopen, in slijmerige aarde zakt hij tot de enkels weg; hij moet zich een doortocht banen langs gladde zwarte wanden.

Op een gegeven oogenblik staat hij stil. Er komt boven hem in het water een zachte roode glans, het lijkt op een dageraad aan land, maar het rood is droevig, alsof de zon opkomt in een lucht vol water. De roode weerschijn wordt een gloed, maar hij geeft geen warmte. Hij bestijgt een rotsblok om hooger te komen, en klautert hijgend, gedreven door stijgende angst, langs een helling met schelpdieren naar boven. Hij wil omhoog, hij wil het water van zich wegdrücken, hij wil er boven komen; hij gilt gesmoord, maar de zee geeft niet mee: door een last, die niet lichter wordt, moet hij zich naar boven drukken, er komt een centenaarsgewicht op zijn schouders, zijn hart bonst. Nu breidt de gloed zich al boven hem uit, een angstwekkende roode zoldering van water. Een niets ontziende begeerte om hooger te komen doet hem trappen, hij wil los en vrij

zijn, hij wil door den rooden hemel boven zich heen. Nu is het vurige water om hem: hij ziet gloeiende waterdeeltjes, een gloeiende mist van water: vlammen met lange, lekkende tongen, alles begint voor zijn oogen te draaien: dansend vuur, niets dan wentelende, vurige bollen in een roode lucht.

En opeens schreeuwt hij, met de beide handen omhoog als om een zwaar luik op te heffen: „Er is brand!”

De passagier springt uit zijn bed. Het is morgen, door het patrijspoort ziet hij een ruwe zee. Maar terwijl hij tot het besef komt, dat hij heeft gedroomd, dringen van uit de gang naast zijn hut de geluiden van haastige voetstappen door, angstige stemmen en bevelen op luiden toon uitgesproken. Hij slaat zijn badjas om zich heen, stoot, slaapdronken, door het schommelen van het schip tegen den deurpost, en gaat naar buiten. Achter hem heeft zijn vrouw zich half opgericht in bed en ziet hem na met verschrikte oogen. Het is zonderling warm in de hut.

Als hij in de gang staat, loopen halfgekleede passagiers langs hem heen, door openstaande deuren ziet hij, hoe koffers inderhaast worden volgesmeten. Hij ziet dat alles in die eene seconde, gedurende welke hij bewegingloos voor zijn hut blijft staan. Een officier schreeuwt hem toe: „Aankleeden, naar de booten.” Hij krijgt zijn bezinning terug, loopt de hut binnen, gooit zijn vrouw een mantel om en grijpt inderhaast twee handkoffers en lukraak nog wat overkleeding.

Maar zij hollen in de gang den verkeerden kant op, er blijkt een tusschendeur versperd te zijn, door een dwarsgang komen zij in een kleine hal, waarin trappen uitkomen, binnen in het schip. Hij rukt een deur open aan den anderen kant, een verstikkende rook komt hem tegemoet, door den tocht slaat de deur, waardoor zij zijn binnengekomen dicht en tegelijk gaat het licht uit.

„O Jan” roept de vrouw beangst. Hij vindt de deur, in het donker; dan maar denzelfden weg terug. Onmogelijk. In de gang staat een wand van vernis ineens in vlammen, alsof er gas werd aangestoken. Hij ziet om. Zijn vrouw is weg. Onbegrijpelijk, in de hal was ze er nog. Waar is ze nu? „Enny!” schreeuwt hij. Maar hij kan hier niet blijven, de hitte doet hem terugdeinzen. Misschien heeft ze den weg naar het dek gevonden. De hoop drijft hem op, ten slotte vindt hij een uitweg, een trapje langs de toiletten, is zij daar óók doorgekomen?

Boven ziet hij uit een luchtkoker een dikke zware rookwolk opstijgen. De sirene huilt. Hij ziet overal vandaan menschen komen, die gejaagd de trappen naar het sloependek opdringen, de booten hangen al buitenboord. Er liggen brandslangen op het dek, inderhaast uitgeworpen. Iemand zegt iets tegen hem, hij weet niet wat. „Er was geen s.o.s. mogelijk,” vangt hij van een schepeling op.

„Enny,” roept hij vertwijfeld. Hij heeft ineens de zekerheid. dat zij niet boven is. Hij moet terug, gaat de trap weer af, struikelt over een

drempel. De rook bijt in zijn oogen, hij gaat dieper het schip in. Hier is de kleine hal, waarin zij het laatst bij hem was. Niets. Hij rent verder, radeloos. Wat hij zelf denkt en wat hij boven zag, vloeit samen tot een chaotische massa indrukken en geluiden. De vloer smeult, hij tui-melt terug voor een vlam uit een kast. Met een doffe knal breekt een luik open en door het gat walmt de rook snel omhoog. In de machinekamer beneden zullen de schotten wel gloeiend worden. Zonderling, dat hij daar nu aan denkt, men zal de vuren moeten dooven en veiligheidskleppen lichten, ten minste dat heeft hij wel eens gehoord, anders komt er een ontploffing. Gedachten en dingen wentelen razend door zijn hoofd. De behaarde borst van een matroos, petten van bootslui, een gescheurd wit- en blauwgestreept hemd, getatoueerde armen. Vuur, dat zich vastgrijpt in gordijnen.

„Enny, Enny,” brult hij nog eens, schor. Hij kan niet meer. Deinende wanden. Een golf. De zachte huid van haar arm. „Waar ben je, waar ben je,” zegt zij. Haar schoenen, haar hals, bloemen, een voorgalerij in Indië, zon en vuur, hitte, een vreeselijke zengende hitte, vallende masten, krakend openbreken van deuren, rinkelend glas; vele, vele stemmen, zeegeruisch en vlammen, die ruischen. Hij ziet niets meer, maar hoort haar smeekende stem: „Hier heen.” Maar dat kan niet, waar is hij hier? Dit is hun hut niet. Hij hoest hevig, zijn oogen zijn dicht, hij eet bijna rook, een knetterend geraas ontstaat om hem heen.

„Enny!” schreeuwt hij met zijn laatste krachten, „Enny!” Een zingend geluid, boven alles uit, is dat de sirene?

„Ik stik, o God, ik stik!” Grauwe en zwarte rook, niets meer dan rook en duisternis.

De eerste stuurman van de „Maas” is ’s morgens om 4 uur op wacht gekomen. Het begint te schemeren, maar een mooie dag zal het niet worden; de zee staat hol, af en toe veegt een kletterende bui over het dek. Zijn voorganger heeft hem de wacht overgedragen en hem de schepen gewezen, die in de nabijheid liggen. Aan bakboord is een klein passagiersschip, vermoedelijk ook een Hollander.

Er verlopen drie uur. Het is lichter geworden, maar geen beter weer; slecht zicht, alleen de regen is nu opgehouden. De Hollander aan bakboord is er nog steeds. De eerste stuurman kijkt er naar. „Hij raakt in een mistbank,” mompelt hij. Het scheepssilhouet in de verte wordt vaag van grijsheid. „Wat een smerige mist,” denkt hij verder, „je zou zeggen, dat zijn eigen rook neersloeg. . . .” Eensklaps gloeit in den scheepsromp een roode vlek, en de eerste stuurman van de „Maas” begrijpt wat er gebeurt. Hij gaat in drie stappen het smalle trapje naar beneden af. Een deur open, een gang, weer een deur: de kapiteins-hut. Hij doet zelf het licht aan; hij weet later niet meer of hij aangeklopt heeft. „Pardon, kapitein, een schip in brand, vooruit aan bakboord.”

De kapitein zal dadelijk komen.

Als de eerste stuurman weer op de brug is, kan hij zien, dat de brand zich daarginds heeft uitgebreid. De roode vlek vreet aan beide zijden verder door den scheepsromp; een zwarte rookbank sleept achter het schip aan. De kapitein komt het trapje naar de brug op. Hij tuurt eenige oogenblikken bewegingloos naar den horizon. Dan gaat hij kalm bevelen geven. Het wordt bedrijvig op het dek van den vrachtstoomer de „Maas.” De reddingbooten worden gereedgemaakt; inderhaast uit hun kooien gehaalde matrozen rollen touwladders langs het schip uit en brengen trossen langszij. De marconist zit in zijn kamer ingespannen te luisteren naar een S.O.S.-signaal, maar hij hoort niets. Voor de tiende maal tikt hij: „Brandend schip, hoe is uw naam?” Er komt geen antwoord.

Intusschen heeft de „Maas” zijn koers gewijzigd. Hij vaart nu in rechte lijn naar het brandend schip. Na een kwartier wordt het gezicht duidelijker. Wel heldert het weer niet veel op, maar het andere schip is een kwartslag gedraaid. Over de geheele lengte gloeien vlammen, uit den romp schijnt een dikke zwarte rookbank te zwellen, die den wind ten spijt, traag over zee voortdrijft; uit den schoorsteen komt een dikke walm, waarin het schijnt te weerlichten: dat zijn de punten van hoog opschietende vlammen. Nu is ook de vorm van het schip beter zichtbaar geworden; een niet te groote passagiersboot, vermoedelijk nog vóór den wereldoorlog gebouwd, naar het type te oordeelen. Het daglicht wordt

sterker, al blijft het zicht heilig. Misschien komt later de zon toch nog door, ofschoon de zee woelig zal blijven. Het is nu acht uur.

Op dat oogenblik komen roeibootten in zicht, eerst vier, die op een onderlingen afstand van ongeveer vijftig meter ronddobberen. Er verloopt een half uur – er zijn nog enkele booten in zicht gekomen – voor de eerste langsij de „Maas” is, bij de valreep, terwijl de halve bemanning boven over de reeling leunt. Maar de naam van het brandende schip is dan al over het water geschreeuwd: „Prins van Oranje” van Amsterdam. Zoo kan de marconist van de „Maas” den naam rondseinen over zee; zoo vangen de schepen die achter den horizon onzichtbaar voortstoomen het bericht op; zoo gaat het naar kustradiostations; zoo bereikt het Lissabon, en langs een aanvankelijk gestoorde telefonische verbinding met Amsterdam den directeur van de Stoomvaart-Maatschappij „Amsterdam.”

De menschen, die met de roeibootten zijn gekomen en nu stijf van de koude, maar ongedeerd de valreep opstropelen, zijn de passagiers, die de „Prins van Oranje” het eerst hebben verlaten. Zij hebben zich nog, zij het ook onvoldoende, kunnen kleeden; zij hebben hun inderhaast gepakte kleine bagage bij zich. Zij komen spoedig geheel op hun verhaal, met behulp van heete koffie en rum. Sommigen halen verlicht adem, hun oogen gaan dankbaar over een vrouw of een man of kinderen; anderen zitten zwijgend, stil na veel doorgestane angst op een bank, enkele

len echter zien met dichtgeschroefde keel naar het brandende schip; zij turen over zee, of de andere reddingbooten komen en loopen rusteloos heen en weer. Van de 330 passagiers en 120 schepelingen zijn nu 160 passagiers in veiligheid en 40 zeelui.

De „Maas” stoomt nu nog met halve kracht in de richting van het walmende schip. Er worden twee booten uitgezet, want de tweede stuurman heeft door den kijker menschen zien drijven. De booten komen met eenige moeite los van den hoogen scheepswand, doordat de zee zoo ruw is. De eerste boot kan na tien minuten een reddingboot van de „Prins van Oranje” praaien; zij zit opgepropt met menschen; voorop staat iemand, die een spreektrumpet aan den mond brengt: „Er zijn nog menschen daarginds.” Het klinkt zwak, maar verstaanbaar over het water. De boot van de „Maas” zet koers naar de „Prins van Oranje.”

De andere boot blijft het water afzoeken naar drenkelingen, menschen, die in paniek in zee zijn gesprongen. Scherpe oogen turen over het deinende water. „Daar.” In een golfdal komt een menschenhoofd te voorschijn, druipnatte schouders en een reddingboei. Een gezicht, dat in doodsangst vertrokken is en starende oogen. De drenkeling probeert zijn arm op te tillen, als de boot vlakbij is gekomen, maar hij kan zich niet meer bewegen. Zoodra twee matrozen hem aan boord hebben getild, verliest hij het bewustzijn. Tien minuten later drijft weer een

lichaam voorbij; het hoofd met de natte haren hangt voorovergezakt, telkens spoelt water tegen het gelaat. De bootsman zegt, dat hier geen rum en geen warme dekens en geen wrijven meer helpen zullen. Hij wordt naast de nog levende gelegd.

Zoo worden negen drenkelingen opgepikt. Als de boot na een uur zoeken terugkeert naar de „Maas”, zitten daarvan zes al weer overcind, versuft, alsof ze eindelijk wakker gemaakt zijn na een veel te zwaren slaap. Met twee is de scheepsdokter nog bezig. Over de laatste is een laken gelegd.

De andere boot van de „Maas” is de „Prins van Oranje” genaderd. Het achterschip is nog vrij van vuur en de voorpiek ook, maar wat tusschen de kuildekken ligt, gaat schuil in een zware rook, een dikke, wentelende walm; alleen de schoorsteen en de masten komen er boven uit. De rook is dikker dan een uur geleden, er zijn bijna geen vlammen meer te zien; de vuurhaard zakt af naar het inwendige.

Naarmate de roeiboot nadert, wordt alles duidelijker; er komen rosse plekken op den scheepswand, ijzer dat gaat gloeien; door patrijspoorten lekken vurige tongen, boven het geluid van de golven wordt een zacht en dreigend geloei hoorbaar. De boot vaart om de „Prins van Oranje” heen, op een afstand van ruim honderd meter. Geweldig gaat de rook omhoog, patrijspoorten zijn rood als gloeiende spijkerkoppen, en de romp slingert. Ter hoogte van de schoorsteenen is het water in hevige beroering; sissend stijgen gedu-

rig walmen van stoom op door de zee, die met de geblakerde huid in aanraking komt. Voorzichtig nadert de roeiboot den voorstevan, tot op dertig meter. De ankers zitten in de kluisgaten geklemd, de verf bladdert hier nog niet af, op het dek staan de houten stijlen nog van de zonnetent, een rol langs de reeling gebonden zeildoek heeft van het vuur nog niet geleden. Zijn er nog menschen?

Op eens beweegt zich iets, aan de reeling verschijnt een man, een niet meer jonge man, en ineens is daarnaast nog iemand, een vrouw, met korte haren, die wapperen in den wind. Het gril- lig toeval heeft hen samen op het voorschip ge- bracht; zij zijn belemmerd door het vuur, de voor hen bestemde reddingboot was door de vlammen aangetast en kon niet meer te water gelaten wor- den, en zij hebben zich niet in zee durven gooien. En nu worden zij toch nog gehaald. Zij staan klein op het hooge voorschip, zich vasthoudend aan de verschansing, tegen een achtergrond van rook.

Een touw wordt omhoog geslingerd naar het dek. De man probeert het te grijpen, maar het plonst in zee terug. Er moet nog twee keer ge- gooid worden, voor hij het vast heeft. Hij is niet vlug meer, hij beweegt zich moeilijk. Het duurt lang voor het touw om een spijl is geknoopt. De zeelui uit de boot wenken de vrouw zich neer te laten, maar zij beduidt, dat de oude man eerst gaat, dat schijnt zij te willen, zeker omdat hij oud is. Hij tilt één been over de verschansing: van beneden kan men zien dat hij moeite heeft

zich in evenwicht te houden. Nu staat hij aan de andere zijde van de verschansing; zijn rechterhand gaat tastend naar het touw; hij schuift er voetje voor voetje naar toe, nu omklemt ook zijn andere hand het touw, en hij laat zich gaan. De mannen in de boot roeien zoo dicht mogelijk naar het schip toe. Enkele seconden bengelt het lichaam aan beide armen. De stuurman van de boot schreeuwt ineens: „Goed vasthouden, vast...” Hij maakt het woord niet meer af. Eerst laat de oude man één hand los, de arm zwaait machteloos neer en vlak daarop valt het lichaam, de beenen dwaas uiteengespreid, het kantelt een halven slag onder het dalen en plonst in het water.

De oude man wordt niet meer gevonden. Wel zal hij nog maanden lang een verschrikking zijn in de droomen van de vrouw, die hem hielp over de verschansing te klimmen. Een gezicht, dat ineens in de donkere slaapkamer voor haar staat, een mond die open gaat voor het uiten van een schreeuw, en de dikke, korte vingers van behaarde handen, die zij van het touw ziet wegglijden.

Tot in den middag duurt het reddingswerk voort. In alle richtingen wordt de zee afgezocht. Aan den horizon zijn nu vele groote schepen, die gewonden aan boord hebben. Matrozen, bedwelmd door rook, passagiers met geschroeid hoofdhaar en brandgaten in de kleeren of met wonden.

Dagen later pas wordt het aantal vermisten en dooden nauwkeurig bekend: vijf schepelingen,

vier eerste-klasse-passagiers, zeven uit de tweede klasse.

En steeds brandt de „Prins van Oranje.” De vlammen worden van verre weer zichtbaar; het vuur kruipt naar voor- en achterschip. De zee langs de wanden kookt, een schuimende, sissende vloed is om het schip heen. Uit de gangpaden, uit de brandende dekken en achtergebleven sloepen rookt het, vale en zwarte wolken stijgen uit het inwendige op, zij breiden zich boven zee uit als bij een vulkanische uitbarsting op een klein eiland, ook de schoorsteen rookt, door de patrijspoorten ziet men den gloeienden baaierd, en op eenigen afstand kan het blazend gedreun daarvan al worden gehoord.

Uit officieele rapporten, opgemaakt naar aanleiding van scheepsbranden:

„...heeft verklaard, dat hij het eens op een reis heeft medegemaakt, dat er een brandje was achter een schakelbord – naar hij meende van de lichtleiding – dat zich bevond in een kastje bij de pantry, welk brandje echter geen ernstige gevolgen heeft gehad....”

„...aan boord van de „Hertog van Gelderland” heeft men een fan, dienende voor ventilatie van het ruim, roodgloeiend gevonden....”

„...Bij het afzetten van licht in een hut is begin van brand ontstaan, waarbij de zoo brandbare lakverf reeds had vlam gevat, het vuur kon echter onmiddellijk worden uitgemaakt....”

„...dat een sterke rubberlucht werd waarge-

nomen, waarop bij onderzoek bleek, dat in de nabij gelegen hut een houten koker, die een elektrische leiding omhulde, in brand stond. . . .”

„. . . .zelfontbranding komt in weinig gevallen voor, en alleen dan, wanneer bij het kolenladen altijd een restant in de bunkers achterblijft, dat nooit wordt gebruikt; plaatselijke verhitting ontstaat meer door stoompijpen, hitte-uitstraling van ketels en onvoldoende ventilatie. . . .”

„. . . .dat omtrent de oorzaak van een ramp door brand van eenigen omvang nagenoeg niets meer met zekerheid kan worden vastgesteld, en het daarom steeds bij gissingen moet blijven. . . .”

In den nacht brandt de „Prins van Oranje” geheel uit.

Hij kleurt den hemel rood, en in de zee zijn golven, die rood glanzen en dan weer dooven, steeds door. Het vuur lijkt uit de verte één groote, dansende vlam. En op het schip spat het spiegelglas van de patrijspoorten in scherven; in de vlammen dringt gesmolten lood groenglanzend naar beneden. Vloeren zakken neer in een sissenden, warrelenden gloed, die door alle dekken heenjaagt, vlammen en heete lucht slaan schotten weg met doffe dreuning; met scherpe knallen springen de klinknagels uit de platen van de huid, die krom trekken, en door de luchtkokers stuiven fonteynen van vonken den nacht in. Zoo keert de brandende „Prins van Oranje” terug tot zijn oorsprong, de geweldige gloed in den hoogoven, waar het ijzer voor zijn lichaam werd ge-

vormd. En hij neemt menschen met zich mee, wier bestaan ook zijn kringloop heeft voltooid en die terugkomen in het niet. Lichamen, die zijn weggebrand, opgelost in vuur en lucht.

Men behoeft de „Prins van Oranje” niet wegens ouderdom uit de vaart te nemen; hij is ondergegaan vóór hem deze schande kon worden aangedaan.

Van M. Revis (pseudoniem van W. Visser)
verschenen:

8.100.000 M 3 ZAND (1932)

GELAKTE HERSENS, een biografie van Henry
Ford (1934)

ZAHAROFF, een biografie (1938)

Verder bijdragen in „Kristal 1935” en „Kris-
tal 1937,” benevens boekbeoordelingen in het
Critisch Bulletin.

