

# A.VIRULY

## WE VLOGEN

## NAAR JAVA.....



## HERINNERINGEN AAN TWINTIG VUEGLIAREN

## We vlogen naar Indië...

Wie vlogen? Dat weet iedereen: twee vliegers, een marconist en een mécanicien; hun namen stonden in het begin elke week in de courant en als ze terugkwamen, stonden ze weer in de courant.

Nooit in de courant stonden:

Degenen, die in de hangars alle dagen en soms nachten bezig waren geweest, om de motoren en vliegtuigen elke Donderdagochtend zó op het plateau te kunnen zetten, dat men onderweg van storingen, welke de regelmatigheid der vluchten gebroken en de weerstand der bemanningen verzwakt zouden hebben, bevrijd bleef: álle grondmécaniciens van Schiphol en Waalhaven, die werkten met zoveel méér hart voor de algemene zaak der Indië-vluchten dan gebruikelijk was in een tijd, waarin zure ontevredenheid en unfair play in de bedrijfswereld door niet weinige onprettige lieden als toe te juichen verschijnselen werden beschouwd en gepropageerd.

Degenen, die op de kantoren, vaak ook in tal van overuren, aanmerkelijk minder inspirerend werk dan het overvliegen van Creta of de Tangkoeban Prahoe te verrichten hadden om die vliegers, die marconist en die mécanicien aan de noodzakelijke post, vracht en passagiers te helpen, hun administratie te vereenvoudigen of over te nemen, hun materiaal op tijd beschikbaar te krijgen, hun financiën te regelen, hun verantwoordelijkheden te verkleinen en wat niet al ?

Degenen, die in een crisistijd, waarin een ieder geneigd was om de toekomst voor het heden te vergeten, er voor zorgden, dat toch, en juist met het oog op die toekomst, ons meest van zich sprekende nationale bedrijf in gang kon blijven en elke week, op de klok af, onder aan de romp van een grote Fokker, de trotse letters K.L.M. HOLLAND-JAVA", over de volken van drie werelddelen, over de langste luchtlijn ter wereld konden worden gevoerd. Zij waren te vinden in en buiten de K.L.M., men las dat ook niet telkens in de courant.

De meisjes van de telefooncentrale op Schiphol, die iedere hele vertreknacht in touw waren, en de chauffeurs van de bussen, de agenten langs de route, iedere pakknecht, ieder jong bureaumaatje -ze hebben geen van alle minder voor de zaak gevoeld dan wij in de cockpit.

We vlogen naar Indië. ..

Wie vlogen ? Dat weet iedereen; toen we de wekelijkse dienst begonnen, waren we met Wiersma, Van Onlangs, Sillevis, Duimelaar, Geyssendorffer, Smirnoff, Frijns, Van Dijk, Beekman, Soer, Tepas, Hondong, Scholte, Parmentier, Pellens, Blaak, Both, Van Veenendaal, Kress, Hulzebos, Steenbergen, Bax, Brugman en De Nes. Hun namen zijn bekend, bekender dan die van de graven of hertoginnen van het Beierse of Bourgondische huis en dat is helemaal niet erg.

Maar ál die anderen, die niet in de courant kwamen: zij vlogen óók mee naar Indië. De Indiëlijn was een cooperatief stuk werk, een stuk werk, waar over de hele linie met dezelfde concentratie aan gearbeid werd. Het was de Indië-lijn van ons allemaal.

Niemand had zijn geld graag op een ándere manier verdiend. Natuurlijk heeft ondertussen ook iedere groep bijwijken over iedere andere groep eens prettig geroddeld en hebben de vliegers de directie, en de directie de vliegers, en de mécano's de marconisten, en de marconisten de mécano's elkaar wel eens erg scheef aangezien, maar dat had toch eigenlijk met het geheel net niets te maken. Dit om de zeer simpele reden, dat het met een man al vér gekomen moet wezen als hij zijn werk niet belangrijker vindt dan het gezeur, dat er hem van af houdt.

Daar zaten ergens drie lui stenen te bikken; er kwam iemand voorbij en die vroeg: " Wat doe je ?"

"Ik bik stenen", zei de een. "Ik werk voor maar vijftien gulden in de week, verdorie," zei de tweede. "Ik bouw mee aan de cathedraal," zei de derde. Bij de K.L.M. heeft de jongen, die de postzegels opplakte, geweten, dat hij meevloog naar Indië en er zijn postzegels naar geplakt ook. En het is vandaar, dat we met die Indië-lijn in de wereld nog zo'n gek figuur niet geslagen hebben.

**Proceed but take no risk.....!**

1931

.De causerie is altijd vóór de pauze.

Na de pauze liggen, wanneer het Bestuur met de spreker van hedenavond terugkeert van het kopje koffie, de briefjes met vragen op het podium en de spreker van hedenavond sorteert die, terwijl het geroezemoes in het zaaltje verstomt, tot een stapeltje, dat hij beantwoorden zal en een stapeltje, waaraan hij van plan is helaas niet meer toe te komen, hetzij omdat hij waarachtig zelf niet weet, welke lampen in een Douglas vliegtuigzender zitten en dat niet wil laten merken, hetzij omdat hij dit neutrale Bestuur niet zijn mening in politieke of militaire zaken aan wil doen.

Daarna wordt het helemaal stil en hij begint met de vragen over radiobakens, ijsafzetting, blikseminslag, de stratosfeer, de Zeppelin. ..Maar hetzij in Zutphen, Rotterdam, Breda of Sliedrecht, altijd is er minstens eenmaal een briefje van een popelend toehoorder bij, die als 't dan moet, graag alle vliegtechniek langs en over zich heen wil laten waaïen als de spreker hem dan daarbij maar óók een flinke scheut sensatie wil bezorgen. In lopend vulpenschrift staat daar dan soms correct te lezen:

" Wilt U ons niet eens uw spannendste ervaring mededelen ?" en soms staat er in eerlijkbegerige potloodhalen alleen maar rondweg: " Wanneer hebt U 'm in de lucht het meest zitten knijpen ?" gekrabbeld.

In Zutphen, Zwolle, Alkmaar of Middelburg: nóóit mankeert die vraag naar de vlucht, die op de spreker van hedenavond de meeste indruk gemaakt heeft. Ik heb me daar altijd afgemaakt en bijvoorbeeld lafweg het versleten verhaal vertelt van die avond in de oertijd der Indië-vliegerij, toen ik me inderdaad ongans geschrokken ben omdat een marconist, die uit de zeesleepvaart stamde en dus nog niet ingesteld was op het begrip service-aan-passagiers, onder tafel van Smirnoff een kwaadaardige schop had gekregen, omdat hij niet met ons, zijn vertwijfeld service leverende supérieuren, mee had geschaterd toen een hooggeplaatst Nederlands passagier à toen nog f 2400.- een afschuwelijk verouderd grapje had verteld; die marconist was ineens vol goede wil geschoten en in de stille Egyptische maanavond geheel alleen alsnog in zo'n onnatuurlijk geschater losgebarsten, dat ons het koude vuur was uitgeslagen en had de maat volgemaakt, door tenslotte met stralende service-welwillendheid nog te beweren: „O, o, ik lach me dood. Toen ik 'm voor 't eerst hoorde, heb ik al me speen ingeslikt en me wieg stuk geschopt van de grote pret." Ook kan ter zake dienen het verhaal van de aardige attractie, die een fakir mij blijkbaar op de trappen van een Burmese pagode wilde bereiden door achter mijn rug "Sahib!" te zeggen, zodat ik hem graag heel Burma uitgeschopt had, nademaal ik toen, mij omwendende, ineens van vlak bij diep in de valse ogen van zijn hoog uit de mand oprijzende, blazende cobra zat te kijken. Daarmee is dan een inderdaad afschuwelijke route-ervaring verteld, zonder dat er van die mannetjesputtersperiodes van dikke bliksemstralen of loeiende zandstormen aan te pas zijn gekomen, waaruit men in Amersfoort of Leiden misschien de indruk zou kunnen overhouden, dat het aanbeveling verdient om 't maar op het reizen per doodgewone spoortrein of stoomboot te houden. Het belang van de aandeelhouders der K.L.M. is dus gediend, niettemin is er van niet geringe vliegersschrik verhaald, het zaaltje lacht en tevreden denkt de spreker aan de gespaarde kool en geit.

En na de vragen is dan de avond om. De spreker krabbelt nog wat vliegershandtekeningen in de blocnote'jes van een rumoerig wuivend bosje van toegestoken jonge armen, dan vindt de vlieger zich nog even wat verdwaald staan in het sprekerskamertje achter het toneeltje, waar zijn jas en zijn pet en zijn valiesje hebben gewacht. Het Bestuur heeft hem gezegd, dat er nog een trein gaat, maar niet geweten, dat deze spreker een voor een vlieger welhaast beschamende verknochtheid aan donker geworden Nederlandse provinciestedjes heeft en er laatste treinen verspeelt zo hij maar even de kans krijgt.

Want Zwolle, of Assen zijn op de meeste avonden niets dan kleine, slordige groepjes lichten, die in de motregen en de snelle wolkenflarden maar een paar minuten zichtbaar blijven. terwijl de aandacht van de man achter de beslagen cockpitruit al bij het actuele weer van Amsterdam of Hamburg is, maar na een sprekersavond zijn het ineens kameraadschappelijke stukjes eigen land met straatjes en bolwerken, verlaten rustige pleintjes, hoge stoepen als waarop je vroeger voor de H.B.S. nog je aardrijkskunde zat te leren en met doodgewone roombroodjes in donkere, doodgewone bakkerswinkeltjes, waaraan je óók een herinnering hebt. maar "wat was dat ook al weer. ..was er niet iets met een meisje Lili of Lilly in een twintig jaar geleden vrij kwartier vijf provincies hier vandaan. ..? ,

De spreker van hedenavond loopt straatje in, straatje uit en heeft het naar zijn zin. Hij probeert eens, hoe het voelt om op een late avond op de hoek van zo'n Brugstraat een pijp te staan roken alsof hij al dertig jaar in zo'n Brugstraat woonde; hij ziet een slaapkamerlicht uitgaan van iemand, die misschien in zijn zaaltje gezeten heeft en nu in het Dokkum's donker aan die marconist

in Caïro zal liggen denken.

" Wanneer hebt U 'm in de lucht het meest zitten knijpen?" De man op de hoek van de Brugstraat moet er in zijn eentje een beetje om lachen terwijl het carillon vertrouwelijk een schoolliedje over de daken klingelt. Half twaalf ...kom! Hij loopt naar het hotel - in gedachten en tweemaal verkeerd, want nu hij zichzelf die vraag nog eens na stelt, merkt hij, dat hij er geen antwoord op weet. En wat zo'n vragensteller uit Zutphen er mee bedoeld kan hebben? Stelt die zich het vliegen voor als een bijzonder ingewikkelde manier om in het leven te blijven ?

Zou die er enig idee van hebben, wat een moeilijk te vatten gevoel dat "knijpen" eigenlijk is - waarom de jonge leerling, die 'rn knijpt, vóór alles tracht dit te verbergen, omdat de vliegschool dat in hem niet hebben kán of toelaten mag, maar de verkeersrot van tienduizend uur, die 'm nóóit knijpt, een even groot gevaar kan worden, als de jonge leerling, die teveel gevaar ziet? Hoe ieder vliegersleven grote inwendige spanningen blijft kennen, maar hoe ervaring, vakmanschap, zelfvertrouwen en geloof in het materiaal uit het bezige bewustzijn van de man aan 't stuur, die zich uit de nesten zit te roeien, angst wegwerken? Hoe het 'm knijpen' voor de uitgegroeide vlieger zo tenslotte tot een gevoel van vroeger jaren wordt, dat optrad in situaties van de soort, die later alleen maar meer een norse tijd en een gespannener tegenstand en weêrkracht wekken; situaties die door te jonge ogen, welke nog te weinig ervaring hadden opgedaan, met te veel verbeelding in een te schel licht werden gezien ?

" Wanneer hebt U 'm in de lucht het meest zitten knijpen ?" De spreker van hedenavond, die nu maar een eenzaam willekeurig reiziger op een hotelkamer in de provincie meer is, hangt zijn uniformjasje om een kapstokje, hij slaat zijn trouwe Parijse kamerjas om, waar de brave grijze smid van de gravure " Abend im Dorf" wat misprijzend op neerziet, en zit nog wat aan het raam bij de open gordijnen over wat wit papier en boeken naar het maanlicht over een paar hoge daken en de klokketoren uit te zien. Hij is wel de laatste uit het lezingzaaltje, die nu in het stadje nog wakker is - de enige uit het zaaltje, die nu nog op de beantwoording van een vraag zit te wachten.

Er zijn een paar sterren boven de daken gekomen en op de natte ruiten glinstert wat glans van een lantaarn. Het stadje buiten is nu doodstil geworden - het slaapt zijn slaap van kleine Nederlandse stad, die altijd overdag werkt en altijd 's nachts rust en wel een station heeft, maar zelf er nooit eens uit is getrokken om uitbundig in Parijs of verliefd in Kopenhagen te worden. De man aan het hotelraam ziet de sterren; het zijn de sterren van de Grote Beer in hun vertrouwde stand en niet in die rare scheefte als bij Bagdad of zo.

Ja... eens... diezelfde zeven sterren... daar waren toen geen daken en klokketoren, maar wel een grote nacht met veel meer wijde, zwarte ruimte dan waar ooit alle Nederlandse stadjes samen in geslapen hebben. ..en drie roffelende motoren in die ruimte. ..en drie jonge Nederlandse knapen voor wie de aardigheid er volkomen áf was. ..maar vóór hen een stille, brede rug, in leer; de rustige rug van een landgenoot, die hen in ervaring menig jaar vooruit was, die niet van plan was om het spel ook maar een minuut te vroeg gewonnen te geven. ..die rug vergeet ik nooit, meent glimlachend de man aan het hotelraam, als hij daar boven het stadje de sterren van de Grote Beer ziet verschijnen, die de spreker van hedenavond-bij-ons-in-Deventer immers gekend hebben, toen hij zes jaar geleden nog niets dan een jonge verkeersvlieger-boven-Irak was, die de kunst, om tegenover de zwarigheden van de vliegerij een hoge rug te zetten, nog afkijken moest.

Eigenlijk jammer, van het goede voorbeeld, dat ik daar nooit eens wat over geschreven heb, meent de spreker. Als ik het zo laat, heeft verder niemand er wat aan. En vooruit dan maar. Er liggen veel vellen papier van Hotel Du Commerce in het laatje, want wie schrijft op een kamer als deze ooit anders dan in een orderboekje?.. en een vulpen steekt in het vest onder de kamerjas.

Waarschuwend, zakelijk haast, slaat uit het klokketorentje het vóórslag over het stadje. Precies zo'n voorslag viel er vroeger in de Middelburgse St. Pieterstraat als het teken, dat je je boek dicht moest slaan en naar de H.B.S.-deur moest hollen, in de hoop, dat het geleerde in je hoofd zou blijven hangen tot je de tijd zou hebben gehad het te stouwen in het schriftelijk proefwerk van 't eerste uur. Je durfde met zo'n hoofd nauwelijks te schudden.

"Merck toch, hoe sterck nu in 't werck sich al steld

Die t' aller tij soo ons vrijheyte heeft bestreden. .."

Trouwhartig begint het carillonnetje met het volle uur te verkondigen, dat de spreker van hedenavond nu tot spreker van de

vorige avond is geworden. Gelaten legt een H.B.S.-leerling van twintig jaar geleden de velletjes papier voor zijn schriftelijk werk voor zich. De tijd staat niet stil, alles is veranderd, maar schriftelijk proefwerk is er altijd gebleven.

"Hoor de Spaensche trommels slaen !

Hoor Maraens trompetten!"

De vraag: " Wanneer hebt U 'm in de lucht het meest zitten knijpen ?" is een echt gemene repetitievraag. Waar moet je beginnen. ..in Mersa Matruh ...in Marseille. ..?

"Berg op Zoom, hout U vroom,

Stut de Spaensche scharen,

Laet s' lands boom end' zijn stroom

Trouwlijck doen bewaren."

Née, denkt de .schrijver van hedennacht, nee - eigenlijk begon het al in Amsterdam. In Amsterdam, omdat het nóg eens een F VIIb zou zijn. Ja. ..en schroeft in de herinnering van zijn vulpen de dop af, en zet bedachtzaam de punt op het papier van het Hotel Du Commerce.

Het is 1931 en het is Sinterklaas. Vlak voor de ratelende middenmotor van onze F VIIb rijst de zon boven de witte grondnevel, welke de kust van Noord-Afrika dekt. De hemel is azuur en geheel wolkenloos, het vliegweer is ideaal, maar de stemming aan boord van de Raaf is gedrukt. Wij geloven niet in de Raaf en niet in de F VIIb en niet in deze reis.

Achteraf zeg je: Waarom niet? En op die vraag is dan geen antwoord of het moet zijn, dat Evert van Dijk de laatste tijd met de F VIIb nogal wat koopjes gesnapt heeft - gebroken klepveren, gescheurde cylinders, gescheurde leidingen. Wij anderen van de bemanning kunnen nog niet veel meepraten, maken alle drie onze eerste of tweede Indië-reis pas. Maar niettemin zijn we deze reis zonder animo aangevangen, wetende, dat de Fokkers F 12 - met hun nieuwe, sterke, als horloges draaiende motoren gereed staan om op de Indiëlijn de rol van de oude FVIIb te komen overnemen en ontevreden, dat wij nu nog met de antiquiteit Raaf naar Batavia moeten. De F 12 - is een machtige, ruime, snelle machine; tijdens de proefvlucht heeft de Raaf van de weeromstuit ééns zo klungelig geklepperd en getrild, gerammeld en gesteund. We lusten de F VIIb niet meer. Misplaatst wantrouwen ? Zonder twijfel, want de Fransen zullen met dezelfde machine en dezelfde Titanmotoren nog vijf jaar langer regelmatig hun Saigonlijn blijven doorvliegen zonder uitzonderlijke panne en de K.L.M. zal haar eigen F VIIb's pas in 1936 verkopen, zonder er ooit bij druk gebruik in Europa displezier van te hebben gehad. Maar in de jonge Indiëvliegerij van 1931 is een nuchtere waarheid nog bij lange na niet altijd bestand tegenover onberedeneerde cockpitstemmingen en valse emoties van het ogenblik. We zijn er in Schiphol ingestapt zonder andere. illusie dan om te. gaan proberen er zo'n F VIIb dan nog maar eens door te gaan slepen, op en neer, en de twee maal vijftienduizend kilometer hebben er een héél eind geleken.

Dat was Donderdag, en nu, boven Egypte, is het Maandag.! Want we hebben nu al haast twee dagen vertraging: het besef daarvan en de manier waarop we die gekregen hebben, maakt ons ongevoelig voor dit prachtige vliegweer hier tussen Mersa Matruh en Cairo. Want nadat we Donderdag tot Marseille kwamen, zijn we daar Vrijdag een uur voor zonsopgang gestart. Het is aardedonker geweest, met maar een schaarse vliegveldverlichting en een lucht vol winterwolken, die maar even boven de dicht bij 't veld steiloprijzende bergen hingen. De nachtstart - nog altijd een emotie in 1931 - is vlot verlopen met de teugels in Van Dijk's vaste hand.

De Raaf is van het veiligverlichte veld in de donkere ruimte gesprongen, toen heeft Van Dijk hem meteen boven de heuvelen

uitgetrokken en is blind gaan klimmen in de wolken daarboven. De gloeiend-uitgestoten uitlaatgassen hebben grillige gloed op de wolken getekend bij dat doortrekken; voor mij, die nog nooit 's nachts in de wolken gevlogen had, was het al niet een minder fantastisch gezicht dan voor marconist en mécanicien, ook jonggedienden in dit Indië-vliegvak. Toen is, nog in die wolken, ineens met een scheurend gekraak van brekend metaal de ene zijmotor met schudden en bonken gestopt.

Ik heb naar Van Dijk's verstrakt gezicht gekeken. De F VIIb moet nog kunnen klimmen op twee motoren en hij heeft hem op de twee resterende eerst rechthoekig boven deze wolken en de daaronder verborgen heuvelen uit willen trekken. ..één minuut. ..twee minuten. ..toen is ook de middenmotor, nu daverend met vol gas werkend, gaan bonken en een paar honderd toeren gaan teruglopen. In de wolken ging de Raaf zakken en Van Dijk heeft opzij gekeken.

"Geef mij mijn riemen aan. Bind je zelf vast. Geef S.O.S en vraag vliegveldverlichting. Vraag de koers terug."

We zijn onder de wolken uitgezakt op een plek, waar gelukkig de heuvelen er niet in staken, hebben de lichten van het veld teruggezien, de middenmotor is weer op toeren geraakt. 's Middags, laat, is Parmentier met een nieuwe zijmotor uit Amsterdam gekomen, en Zaterdag zijn we dan tenslotte maar weer verder doorgevlogen naar Indië, in de hoop, dat zó'n goed begin het halve werk zou wezen. En nu naderen we Cairo. Het is prettig, dat die na het Marseillaanse avontuur nu helemaal met onverholen wantrouwen beluisterde Titan-motoren tenminste alle drie de hele Middellandse Zee over zijn blijven draaien, maar dat is daarom nog niet zó prettig, dat we in deze vlucht plezier gekregen hebben. Het is aan boord niet de opgewekte stemming van de vliegboeken; vier man zitten in de Raaf zoals er ergens ginds bij Burma op dit ogenblik nóg vier in de Ooievaar moeten zitten, die echter al op weg naar huis zijn; ze zullen meevaren en daarmee uit.

Als een der motoren eens even uit resonans gaat lopen, zitten ze, waar ze ook mee bezig zijn, ineens alle vier ingespannen te luisteren of er wonder wat aan de hand is. Je reinste inbeelding, maar wat doe je er aan ?

"Hé, kom eens kijken!"

Ik laat mijn douanepapieren liggen en klim in het nauwe cockpitje. Ja - dat is werkelijk iets! Van Dijk's hand wijst naar beneden, waar, boven de uitgestrekte dunne laag witte grondnevel alleen maar, verrassend, de drie pyramiden van Gizeh uitsteken. Alle hebben ze één vuurrode kant naar de zon gekeerd, alle drie werpen ze nog een felle, donkere schaduw als van een meetkundige projectie over de witte nevelaag.

Reusachtig, hé ?"

Het is reusachtig; ik weet meteen heel zeker, dat ik deze aanblik nooit vergeten zal. En terwijl Van Dijk de F VIIb laat zakken naar Heliopolis toe, bedenk ik, dat die Indië-vliegerij toch ook wel wat anders aan het leven mee zal geven dan alleen herinneringen aan nachtvluchten op anderhalve motor. Kijk die pyramiden - wie heeft ze ooit zó kunnen zien? Dit is pas mijn tweede reis - hoeveel van zulke wonderlijke beelden heeft de route nog te tonen ? Is het niet tóch een goed vak, al zijn er dan grote weerstanden en gedrukte stemmingen ? Is het niet juist omdat de schoonheid van de luchtweg echt veroverd moet worden, dat dit trekken als vlieger over de wereld het hart méér geeft dan het de reiziger kan geven, die alleen maar geld betaalt en dan alle verrassingen. .."steward!" ...zonder moeite voorgezet krijgt ?

"Hoor de Spaansche trommels slaan !

Hoor Maraens trompetten!"

Want er is een uur om. De man aan het hotelraam zou wel eens even zowat willen glimlachen om zijn herinnering aan die jonge tweede-bestuurder, die zo opgetogen over de pyramiden kwam aanplaneren. Maar hij kan niet glimlachen, want het is alles nog niet zó lang geleden, dan dat hij nog niet té duidelijk zou weten, hoe onzegbaar bitter die het leven even later proefde. Hoe het alleen maar afstotelijk wreed meer leek voor hem, die nog niet erg veel had meegemaakt -maar die een paar maanden geleden van Wiersma de Londen-route had geleerd in menige retourvlucht en tot wie Wiersma over een plezierige lunch van tomatensandwiches over de bar in Croydon met vrolijke ogen gezegd had, dat dat vliegen langs Calais en Canterbury en Biggin Hill nu wel aardig leek, maar dat 't toch allemaal nog eigenlijk niets betekende en dat de Indië-route daarentegen een echte lijn was - dat de leerling dáár de vliegerij pas zou leren begrijpen. Er echt wat van dóór krijgen, snap je ?

De Raaf rolt in Cairo voor. De tweede bestuurder springt er met zijn klaargemaakte tas met papieren uit. Dáár staat de agent.

"Hallo! Sorry to be two days late."

Maar de man van Imperial Airways, die hier langs onze jonge Nederlandse Indiëlijn voorlopig nog de K.L.M.-zaken doet, kijkt hem alleen maar aarzelend aan en toont een telegram.

"Do you know about Odeon?"

Odeon is de tweede een overbekende klank. Heeft hij niet zijn vorige, zijn eerste Indiëvlucht op die andere F VIIb de -FO gemaakt en in tientallen telegrammen diens codenaam odeon neergeschreven! "odeonarsta sundasamda", betekende: "wij arriveren met de ooievaar zondag op uw station en gaan dezelfde dag door" - hij herinnert het zich levendig.

"Wat is er dan met odeon?"

"En wie ter wereld mag odeon zijn?" vraagt Van Dijk, die uit de cabine komt en nooit met code's iets te maken heeft gehad, noch hebben wil, want vlieger is en vlieger zijn zal.

"Code voor Wiersma z'n kist, die we morgen tegenkomen," herinner ik. Maar dan geeft de agent het telegram aan Van Dijk over. Dat is het telegram, waarin de directie uit Den Haag ons over het ongeluk in Bangkok seint. Niemand zal de Ooievaar ooit meer tegenkomen. Wiersma, Van Onlangs, Kotte zijn dood.

"Proceed, but take no risk", eindigt het telegram.

Van Dijk heeft ze alle drie het langst en het best gekend. Het gaat hem het meest aan. Maar als ik nu aan die ogenblikken terugdenk, zie ik daar op het woestijnvliegveld echter maar één man staan: een gezagvoerder, die verantwoordelijk is en verder moet. Een, die weet, dat bijna alle woorden nu voos zullen zijn en de mensen, die ze zoeken gaan, zullen verslappen - en dat hij met die drie onervaren jongens nog naar Batavia moet - en dat zijn bemanning niet verslappen zal, noch mag, noch moet. Een Gezagvoerder.

Hij zegt na weinige ogenblikken :

"Nou - iedereen aan zijn werk. Hou je kop er bij en maak geen fouten. Ik moet met de agent overleggen en zal niemand kunnen controleren. Over een half uur startklaar, anders halen we Bagdad niet meer met daglicht. Later spreken we hier over."

En over een half uur is zijn bemanning startklaar, maar niettemin kunnen we niet starten, want het is 1931, en de Indiëvliegerij rammelt nog. Altijd is er wát in dit beginstadium, waarin weliswaar al veel vliegtuigen met de grote regelmaat van 1933 en later vliegen, maar waarin andere van de geheimzinnige Man met de Hamer, die nog zoveel te zeggen heeft, de ene tik na de andere krijgen. Want juist voordat we vertrekken zullen en terwijl de bagage van de Engelse dame, die onze enige passagier naar Bagdad zal zijn, al aan boord geladen is, de kannen met het noodrantsoen drinkwater voor de woestijn zijn vastgesjord, de papieren getekend, komt er wéér een telegram. Gaza is door heftige regenval onbruikbaar. En wat nu ?

"Als we in Gaza niet. kunnen tanken, kunnen we Bagdad niet riskeren. 1300 km in één ruk is te ver voor de F VIIb. Proceed, but take no risk. Er zit maar één ding op: naar Rutba Wells."

"Rutba Wells?"

"Ja. Het moet een fort met een vliegveld midden in de woestijn zijn, Beekman heeft 't ontdekt; die is er geland. Zei, dat het een best veld was. Ze hebben er radio ook. Dan moeten we dáár maar overnachten. Maar ik neem geen cent risico en zal eerst laten telegraferen of hun veld werkelijk goed en of er benzine is."

Maar de communicatie met dat legendarische Rutba, daar ergens 800 km ver in de woestijn, gaat niet vlot en eerst na uren enerverend wachten, terwijl de zon, die we zo nodig hebben, klimt en klimt, komt het bericht. Het veld is goed, er is benzine, het weer is mooi. Van Dijk heeft ondertussen de tanks van de Raaf helemaal vol laten gieten. Draaien maar!

En daar hangen we nu weer in de lucht, de vier van de Raaf, ieder met zijn eigen gedachten tussen de moedig op hun best ratelende Titans, en als vijfde, de jonge, geïnteresseerde Engelse, die misschien geen erg onderhoudende indruk van die vier

zwijgende Hollanders krijgt. Maar dat kan haar niet veel schelen. Ze beleeft het avontuur van de woestijnvlucht met graagte; ze vindt het best, dat we in Rutba, dat romantische eenzame fort tussen de zandheuvels, zullen overnachten en pas morgen vroeg in Bagdad komen. Gevijven zien wij uit over de zandzee, waarin een paar jaar later dozijnen vliegvelden als oriëntatiepunten zullen liggen, maar die nu nog op deze rechtstreekse koers naar de speldepunt Rutba geen enkele mogelijkheid van plaatsbepaling biedt. Dat doet er echter niet veel toe, want Rutba heeft een radiopeiler om ons er binnen te loodsen. Reeds ligt het Heilige Land ver achter ons. Na de Rode Zee hebben we laag over de rauwe rotsgevaarten van Transjordanië gevlogen, toen, laatste teken van de beschaving, de smalle, kronkelende spoorlijn van Amman naar Medina gekruist en tenslotte maar het kompas overgehouden. Dat zegt, dat we de richting Rutba behouden hebben. Hoe ver we zijn opgeschoten in die richting, weet ik niet. Hebben we wind mee, wind tegen gehad; hebben we 140, 150, 160 km per uur afgelegd ? Dat is onbekend. Maar veel kan het niet schelen of we zullen zowat een half uur voor zonsondergang Rutba bereiken. .

Laag staat de zon al. De hoge bewolking is al niet meer fel wit, de woestijn niet meer fel geel. Reeds werpen de heuvels duidelijke schaduwen, waartussen de wolkenschaduwen welhaast even roerloos op het zand liggen. Er kan dus maar weinig wind hierboven staan. Van Dijk meet geen handbreedte ruimte meer tussen zon en horizon; we hebben dus geen uur daglicht meer. Rutba kan niet ver meer wezen en dat is goed. De dag is allang geweest sinds het nachtelijk opstaan in Mersa Matruh en de gedachten van deze vliegtag hebben de uren niet licht gemaakt. Daarom moet het nu langzamerhand maar gedaan raken. Landen, eten, slapen. Maar het is niet het voornaamste, dat Rutba wat honger en wat vermoeidheid weg zal nemen, maar dat vier man, die elk de hele dag ieder voor zich tevergeefs een onherroepelijke tijding tijdens hun werk hebben herdacht, straks na dat werk kameraadschappelijk in de avond bijeen zullen zitten en daar zich dan zonder veel woorden onwillekeurig en onuitgesproken weer zullen aaneensluiten tot één bemanning, die het met mekaar wel weer rooien zal.

En dan. ..pats! zegt de Man met de Hamer: Rutba's peiler zwijgt! Was er gedruktheid aan boord? Ineens zijn er alleen maar concrete vragen meer. Een minuut geleden was er een grote zandzee, waarboven een Fokker rustig toevloog naar een goede, rustige haven; één abrupt gebaar van de marconist heeft daar een gespannen situatie van gemaakt en vier mannen twintig minuten bedenktijd gelaten voor veel meer vragen, dan waarop de vliegerij van 1931 mogelijkerwijs nog antwoord kan geven.

Wat is er met die peilerij? Kan niet schelen; we moeten het veld vinden. En als dat niet lukt ? Er is nog 'n kwartier licht en dan nog wat schemer. In de woestijn landen ?

"Blijf ze oproepen! Vraag uiterste inspanning."

."Ik doe wat ik kan. Maar ze geven geen draad meer."

Onvermoeid tikt de sleutel - de stem eens roependen in de woestijn. Ligt Rutba nog vóór ons ? Links ? Rechts ? Al achter ons ? Nog tien minuten zonlicht; nog een half uur daglicht. Vier paar ogen zoeken ingespannen het wijde, wijde zand af naar dat Rutba, dat echter maar één oker gebouw op okere grond moet wezen en dat misschien onder de machine, maar misschien ook een half uur vliegen verwijderd kan liggen. Waaraan denkt Van Dijk ? Zijn ogen zien de woestijn af. Zijn tweede bestuurder, naast hem, voelt de spanning en de verantwoordelijkheid en meent, dat hier ook meerdere ervaring nauwelijks waarde kan hebben. De gezagvoerder ziet hem van opzij aan.

"Proceed, but take no risk! Waar zullen we eens naar toe prosieden ? Als je dat fort ziet, fluit je me maar gerust! Kijk die zon!" Die ligt nu achter ons bijna op de horizon. Het is echt een zon om na te kijken. Het is 1931: als de zon onder gaat, eindigen de verzekering van bemanning en toestel...

De tweede heeft er genoeg van en vindt de gemakkelijke beslissing van de onervarene, die geen verantwoordelijkheid draagt.

"Ik zou landen. Nu het nog licht is, plekje zoeken en gaan staan. Morgen met daglicht verder zien."

Van Dijk's vingers trommelen op de gasmanetten.

"Ken jij dit woestijnvolk? Weet jij, wat je hier 's nachts gebeuren kan ? God bewaar je! En wat weet je van de bodem ? Wat, als we de kist kraken ?"

" Wat wou je dan ? Die kist is nou nog verzekerd; over 'n kwartier niet meer. Rutba vinden we nooit!

En voor Bagdad hebben we geen benzine."

"Misschien wel."



"Misschien niet."

..Laat Bagdad roepen; vraag hun hoogtewinden."

"Een twee drie vier vijf minuten - dan ineens, begint de telefoon zachtjes te fluiten en het verre Bagdad wordt gelukkig hoorbaar, en begint zijn hoogtewinden uit te seinen. Ze zijn Westelijk : het zijn staart- winden. Dat betekent, dat we, met meewind, een goede grondsnelheid zullen kunnen verwachten. Rutba ligt, zonder wind, drie uur vliegen van Bagdad; het zullen nu misschien twee en een kwart, twee en een half uur zijn en er is nog voor drie uur benzine. ..Hier beneden biedt de donkerende woestijn niets dan dreigende onzekerheid; Bagdad's peiler werkt goed; Bagdad heeft een puike vliegveldverlichting. ..Maar het ligt nog verder van ons weg dan Amsterdam van Parijs. Niettemin ...

“Nou ?”

"We gaan door."

De gezagvoerder heeft gekozen. Hoe goed, dat hij de tanks in Cairo zo boordevol heeft laten doen! Zijn tweede bestuurder gaat terug naar de cabine om tegen de passagier te zeggen, dat de Raaf bij nader inzien toch maar naar Bagdad door zal vliegen en zij dus alsnog vanavond ter bestemming zal komen. One of those bright ideas of that Raaf!

"Oh, splendid!" zegt ze. "Quite," zegt de tweede.

Maar welke woorden ook op de situatie mogen passen, splendid hoort er niet toe. Want nee: splendid is het in 1931, als van nachtvliegen nog praktisch geen sprake is, zodat de machines eigen schijnwerpers noch flares hebben, niet, om na zonsondergang met nog 450 liter henzine in een F VIIb toe te gaan vliegen op het enige verlichte vliegveld van Irak, dat nog zo ongeveer 450 km ver weg moet liggen. Splendid is het niet - en vier van de vijf in de Raaf keren die wetenschap in hun hoofden om en om.

"Merck toch hoe sterck nu in 't werck sich al steld

Die t' aller tij soo ons vrijheyt heeft hestreden. .."

De schrijver van hedennacht is er wat stijf van geworden. Waarachtig alweer een uur om! Maar dat is met je vliegherinneringen zo; ze houden je vast. Het zijn vaak de diepe plooiën in je leven; de rest wordt er franje bij. Ze tekenden je, ze kneedden je; het waren alle momenten, die een jonge vlieger konden maken of breken; hoeveel is dán een goede gezagvoerder waard !

"Hoor de Spaensche trommels slaen !

Hoor Maraens trompetten!"

Wat die vragensteller uit dat zaaltje op zijn geweten heeft! "Wanneer hebt U 'm het meest in de lucht zitten knijpen ?" Nee, dat was niet, toen het dan donker was geworden en Van Dijk's rug er in het schemerige cockpitje vanuut de donkere cabine zo vertrouwenwekkend en rustig uitzag, al kostte iedere minuut twee en een halve liter benzine. Dat was nog niet, toen het nog niet onwaarschijnlijk leek, dat het vakmanschap van de man, die immers de hele Atlantische Oceaan wel overgevlogen was, de Raaf en de vijf Ravers in de brede lichtbundels over Bagdad's verre vliegveld straks toch wel weer zou ". ..trouwelijk doen bewaren."

Nee - dat was toen nog niet.

En nu is het donker. Niemand behoeft meer een moeilijke keuze te maken, want er is maar één mogelijkheid meer: Bagdad. Men kan wat gas minderen en wat meer hoogtegas geven om wat benzine te sparen, men kan elk kwartier Bagdad roepen en

horen, dat het er goed weer blijft, en dat men nog in de koers ligt. Men moet alleen niet teveel opzien naar de peilglazen. En ook naar buiten zien is onnodig, want het is nu overal zwart geworden. De woestijn is zwart, de gesloten bewolking is zwart. Alleen rondom de wachtende gezichten in de Raaf is er licht en dan nog ginds, daar ergens ver vooruit in het duister op een vierkant stukje vliegveld bij de Tigris, waar die gezichten in het zwart nu naar vooruit zien.

Het is een uur donker Nog twee uur benzine.

"Proceed, but take no risk."

Het is anderhalf uur donker. Nog anderhalf uur benzine. "Proceed, but take no risk."

Het is twee uur donker. Nog een uur benzine. Zestig minuten.

En hé! daar roept Bagdad! De marconist begint te schrijven - er komen nu geen codecijfers van weerbericht of koersaanduiding en zijn gezicht, dat is vreemd, fronst zich bij het nemen van de letters. Hij ziet ons even aan, en reikt het telegram. Dat is maar een kort telegram. Er is ginds storing in de vliegveldverlichting gekomen. Stop. Geen landingslichten beschikbaar. Stop. Het vliegveld zal zo zwart als de rest van Irak zijn.

Er is nog 150 liter, nog zestig minuten benzine, maar pas over acht uur zal de zon opgaan. Over een uur zal de Raaf naar de grond moeten - zes uur voordat er grond te zien zal zijn.

"Proceed, but take no risk."

De Titans ratelen. Het licht in de cockpit is uitgedraaid, opdat geen spiegeling in de ruit de vlieger zal beletten de eerste schijn van Bagdad's verre stadslichten op te merken. De vrouw in de cabine heeft rustig een velletje papier genomen en is, telkens glimlachend, een brief gaan zitten schrijven.

Zo iets wekt vreemde gedachten aan Holland in de hoofden van de drie bemanningleden; het trekt hun gedachten drieduizend kilometer terug. De gedachten van de gezagvoerder liggen vooruit. Hij heeft zoëven de schetskaart van Bagdad's vliegveld gespannen bekeken, de ligging bestudeerd aan de grote kromming van de Tigris, waarin de stadslichten mogelijk wel zullen spiegelen. Het veld grenst aan die rivier. De hangar staat aan de Westkant. Langs de Zuidgrens loopt een telefoonleiding en daar is een palmbosje. Met twee handen op het wiel, de rug in leren jas een beetje gekromd, zit hij roerloos in de verte vooruit te zien; voor die gespannen ogen liggen de donkere landingsvlakte en obstakels welhaast scherp als in zonlicht gemarkeerd. Hij heeft na het laatste telegram geen woord meer gesproken. Zijn rug is een donkere schaduw. zwaar van verantwoordelijkheid en tegelijk met alle kracht van een vastbesloten wil geladen. Het is een rug om voor later te onthouden. Voor als men misschien zelf eens gezagvoerder zal zijn.

Maar wanneer is dat "later" ? Begint dat "later" als deze honderddertig liter benzine op zijn of morgen met nieuw zonlicht ? Het heeft geen zin daaraan te denken.

Ik klim in de cockpit. Van Dijk kijkt even opzij; als hij ziet dat ik, als gewoonlijk, vooroverleunend uit ga zitten kijken, wijst hij op zijn riemen, opdat ik mij ook zal vastbinden. Geen détail ontsnapt hem.

Is de lucht gebroken ? Ik beweeg mijn hoofd om te zien of die lichtjes in de ruit misschien spiegelingen zijn van de lichtgevende cijfers op het dashboard, maar nee: het moeten sterren zijn. Vreemd: er is blijkbaar een gat in de wolken. en scherp. in een rare scheve stand, fonkelen daarboven de vertrouwde sterren van de Grote Beer in de lucht. Ei, de Grote Beer! Dat is niet zó maar een sterrebeeld!

Lang geleden wees een wijze oom, die alles van de hele wereld wist, een kleine jongen van zeven jaar die sterren en zei plechtig: dat is de Grote Beer. Sindsdien heeft hij er altijd naar moeten kijken, winter en zomer, als ze iedere avond trouw over Holland draaiden. Nu staan ze, verdraaid en gekanteld, naar hem boven Irak te zien - ze hebben de wolken, ze hebben wat spanning gebroken.

"Kijk: de Euphraat!"

De tweede bestuurder kijkt opzij en waarachtig: de sterren spiegelen zich beneden in het duister, ze tonen een rivier. Er is maar één rivier; dat betekent, dat Bagdad nog twintig minuten vliegen verwijderd is. Hoeveel benzine ? Nog haast drie kwartier. 0, goede sterren! Eén grote zorg is tenminste weggenomen. Of speelt de Man met de Hamer maar kat en muis met de Raaf?

Nu gaan Bagdad's lichten glinsteren - honderden en honderden lichten in het duister. Drie uur hebben we naar hen in spanning vooruit gezien, maar nu we ze bereikt hebben, geven ze geen bevrediging. Geen beklemming wijkt. Ze verwelkomen niet - ze glinsteren onbewogen als op een verre vreemde, welhaast onbereikbare wereld. Ze wekken een dwaze ergernis, omdat daar nu mensen lui bijeen zitten, gesprekken voeren, met elkaar drinken, geen aandacht hebben voor wat traag vliegtuiggebrom in de donkere hemel. Zeshonderd meter diep ligt die stad onder ons. Vijfhonderd meter van die weg zijn kinderspel, maar de mensenwereld zullen ze nauwelijks nader brengen. Daarheen voert alleen pas de sprong in de onderste honderd duistere meters. Er zijn geen vier man bemanning met een passagier meer - er is nu nog alleen een gezagvoerder, die nauwkeurig en gespannen een vast plan gaat uitvoeren terwille van vier mensen en een machine, waarvoor hij verantwoordelijk is.

Hij vliegt naar het hart van de stad, waar duizend lichten in de rivier schijnen en vindt er de Maud Bridge. Nu vliegt hij over de rivier, tot die een scherpe Zuidelijke draai maakt en zich afwendt van de stad. Dat is dé kromming. In grote S-bochten over de Tigris-loop doet hij nu de Raaf zakken, met nog veel toeren op de motoren. Scherp tuurt hij het duister in. Nog tweehonderd meter. Dan krijgen plotseling de motoren weer gas bij en de Raaf vliegt van de rivier weg op een tevoren opgezette kompas-koers: Van Dijk heeft gevonden wat hij zocht. Daar staat de hangar! Die is zelf niet te zien, maar er branden lichten in, die door de opengeschoven deuren schijnsel naar buiten op het plateau werpen.

Het vliegveld is nu tussen rivier en hangar bepaald.

Een licht gaat door het duister schuiven. Dat moet een auto op de weg langs het veld wezen. Nóg een bepaling. De Raaf vliegt op kruistoeren in een grote cirkel op haar laatste kwartier brandstof. Ze heeft geen schijnwerpers, ze heeft geen flares. Die cirkel ligt om het veld; die geeft de vlieger de proporties en prent ze hem in voor de laatste glijvlucht.

Nu nog iets lager; honderd meter of daaromtrent. Over de hangar, de rivier, de auto. ..Zijn we nog niet te laag?

Grijp je vast Want weet dan, gij nieuwsgierige vragensteller, die nu in dit provinciestedje al zo lang rustig te slapen ligt: hier is nu het antwoord op de vraag, welke U in de pauze zo begerig op het podium hebt geschoven: op dat ogenblik heeft uw spreker hem werkelijk, als de uitdrukking luidt:

geknepen als een ouë dief. Want het wáren de telefoondraden niet, die op dat ogenblik de Raaf die kolossale oplawaai verkochten. Het was maar, dat de machine na een volle cirkel terugkwam in haar eigen remous, welke haar op die lage hoogte plotseling deed slingeren als een sloep in de branding. Nee: het wáren de telefoondraden niet. Maar zeker is er van telefoondraden nooit een seconde zó levendig in de wereld gedroomd.

En dat is maar alles wat ik ervan zeggen kan. Nog geen halve minuut later schiet de flauwglanzende Tigris nogmaals onder ons door, trekt Van Dijk gas af en rijden we ineens, zelfs zonder maar te stuiten, doodgewoon over de doodgewone grond. Met de ogen op het hangarlicht en de auto op de weg heeft hij de hoogte van afvangen precies raak geschat. Opgewekt huppelt die kleine, lichtgeworden Raaf taxiënd naar de hangar toe als tienduizend pond beklemming vederlicht door de open cockpitramen de eeuwigheid in glippen.

"Hoor de Spaensche trommels slaen!

Hoor Maraens trompetten!"

Ja: laat nu de klok maar luiden en laat nu de klok maar slaan !

"Reusachtig, Van Dijk!"

"Dat heb je 'm geleverd, chiefl!"

"Nou - ik zei al in mezelf: salu Marietje!"

"Wat dacht jezelf, toen d'ie die oplazer kreeg?"

"Ik zat maar naar die hangar te kijken; ik dacht. .."

En dan zijn we ineens allemaal verstomd. Want in het licht van de hangar zijn een oude Engelsman en zijn vrouw naar voren getreden en komen met uitgestoken handen af op onze passagier. Trots en warm wordt de Vliegende Dochter verwelkomd.

En de Vliegende Dochter zegt stralend :

Oh, daddy - it was simply marvellous! Nightflight over the desert; só romantic! It was absolutely wonderful. All those little lights! Greatest, loveliest experience I ever had!"

Dan zeggen we maar niets meer. Wat zullen wij na deze lof nog nakaarten ?

Kom - ga maar mee naar de stad, en dan gauw eten en gauw naar bed, want met zonsopgang zullen we weer moeten vliegen, vermits het 1931 is en in 1931 de 1600 km van Bagdad tot Jask, proceeding without risk, morgen wederom een héél eind zullen betekenen.

## **UIT PERZIË NAAR HET SPROOKJE VAN JODHPUR**

*1931*

"Moge commandant!"

"Moge, eerste officier I"

Het is, in Nederland, op slag van half één 's nachts; zelfs de meest lichtzinnige Nederlanders gaan nu toch naar bed. Maar in Jask, Perzië, is het al kwart over vier en dat is de juiste tijd voor de Havikkers om op te staan, ten einde het weer een eind verder op te gaan zoeken.

Achter ons, op de galerij van het eenvoudige gebouwtje, waarin we ons avondeten vonden, heeft de bediende, die ons wekte, een paar lampen aangestoken. Uit een der openstaande slaapkamertjes, waar Westrate en Koopman, respectievelijk hoofdmachinist en chef radiodienst van de Havik, min of meer geslapen hebben, klinken genoeg Hollandse woorden door de Perzische nacht om ons de overtuiging te geven, dat de bemanning au grand complet ontwaakt is. Ik kijk eens naar Smirnoff. Die ligt in zijn pyama boven op zijn dekens, net zoals ik de hele nacht gelegen heb en op zijn rug nog zowat naar de sterren te zien: een hemel vol heldere lichten tot aan de horizon. Die beloven een goede vlucht naar Karachi. Toen het gisterenavond na zonsondergang warm bleef, hebben we onze bedden buiten laten zetten, even buiten het huis op de hoge, zandige kust, waar de brede Oceaanbranding met lichtende schuimranden aanrolde. Het laatste, wat we hoorden in de geheel windstille avond onder de sterren, waren de golven. En in deze geheel windstille ochtend onder de sterren zijn de golven het eerste geweest, wat we hoorden, nadat de Perzische waker met een schor "Sahib! Sahib!" ons gewekt had.

Zullen we dan maar weer. ...?

En we wandelden op onze pantoffels naar de badkamer. Smirnoff gaat zich scheren, maar ik heb me in Bagdad nog geschoren, zodat uitstel tot Brits-Indië volkomen gemotiveerd is. In een kwartier is het toilet van de bemanning gemaakt. En onze Engelse gastheer, die officieel de beheerder is van het telegraafstation, verrast ons met een in deze Jaskse woestenij zonder twijfel getóverd ontbijt van porridge, spiegeleieren met spek, echt brood, thee, marmelade. ..Het is fenomenaal !

Nog is het donker buiten. Gisterenochtend moet hier nog een zandstorm gewaaid hebben, die niet mis was: ze waren, vóór onze aankomst, drie uur met man en macht bezig geweest om het zand uit de slaap- en woonkamers te bezemen, dat daar door de reten naar binnen was gepoeierd. Maar toen wij na onze vlucht uit Bagdad in zee zwommen, na eerst met systematisch handgeklap en langdurig ksj ! ksj! roepen de haaien weggejaagd te hebben, was er geen heerlijker weer meer denkbaar. De Jaskenaars, compleet ongeveer tweehonderd in getal, waren allen aan de pantoffelparade, zij 't op blote voeten. Maar nu

slapen ze nog, op onze agent en zijn helpers na, die eerst onze koffers, dan onszelf, naar de zandvlakte rijden, waar de Havik stevig verankerd tegen mogelijke plotselinge rukwinden en bewaakt door krijgshaftige soldaten met Napoleontisch aandoende geweren, heeft staan wachten. Als ik zeg: eerst met de koffers en dan met onszelf, is dat hij wijze van spreken, want feitelijk is het proces ingewikkelder dan dat van de bekende overtocht van geit, kool en wolf.

Immers, eerst rijden marconist. en mécaniciens met de koffers. De marconist blijft hij de koffers en de wakende soldaten waken, als de auto terugrijdt om de vliegers op te halen. Maar, als de bovenherdachte geit, vaart de mécaniciens dan méé terug omdat de auto al zoveel jaren in Perzië is, dat hij elk ogenhlik een deskundige hand van node heeft en we ons wapenen moeten tegen langdurige vertraging.

Geit, wolf en kool zijn tenslotte triomfantelijk tezamen bij de Havik aangeland. Verankerung los!

Logboek aan boord ? Paspoorten, gezondheidspas en startpermissie aan boord ? Waar is de broodtrommel met de lunch ? Gevulde thermosflessen in de cabine ? De kaart voor Karachi in de navigatietrommel ? Nieuwe kompaskoers ingesteld ? Willen alle verlichtingslampjes van dashboard, peilglazen, radiotoestel en de boordlichten branden ?

Contacten áf? Dan maar draaien.

Naargeestig klaagt de lage fluittoon van de starter door de nacht; de toon wordt hoger en hoger als het vliegwiel sneller en sneller gaat draaien onder de vereende pogingen van de mécaniciens en de marconist aan de zwengel; als het op toeren is, neemt het de motor mee, die zoek ... zoek. .zoek even tegenstribbelt, maar dan, plotseling, daverend aanpakt.

En de tweede motor . En de derde.

Dan staan we nog even alle vier buiten de machine, drukken de hand van de agent en kijken nog eens de hemel af. Over een paar minuten zullen we vliegen. Ginds boven het steile kustgebergte verbleken in de kleurende lucht de zinkende sterren. Het wordt een prachtige morgen. ..

"One Moment in Annihilation's Waste,

One Moment from the Well. of Life to taste,

The stars are setting, and the Caravan

Starts for the Da"\Tn of Nothing ...

Oh, make haste!"

heeft Omar Khayyam vele duizenden Perzische ochtenden geleden voor onze start geschreven. Make haste! Driemaal achttienhonderd schroefslagen in de minuut ranselen de Havik omhoog naar drieduizend meter, waar een behoorlijke staartwind ons in de richting Karachi helpt.

Dat is nog vijf uur vliegen. Smirnoff, die de eerste beurt zal nemen, schikt zich gemakkelijk achteruit in zijn stoel en begint gerésigneerd in de dagelijkse tredmolen van horizon naar kompas, van kaart naar kustlijn te turen. Koopman viert de antenne uit; Westrate begint deskundig een lekkere bouillon te componeren. En het vooruitzicht daarop doet mij met niet ál te gemengde gevoelens beginnen aan de paar uur administratie, welke iedere luchtpost-vliegdag in petto heeft.

Waarschuwingstelegrammen voor de aankomsten van overmorgen in Akyab, Rangoon en Bangkok met het nauwkeurige gewicht, dat we daar dan nog beschikbaar voor lading zullen hebben; telegrammen terug om ons af te melden in het bloksysteem van de vlucht; perstelegrammen; telegrammen aan de directie; post-, passagiers- en goederen-administratie; bijwerking van het navigatierapport en het logboek, gewichtsberekening van elke start, brandstoffenvoorraad, inschrijving der bestekken. .. it is a long way to Batavia!

Hoe lang zit ik hier nu al? Een uur? Twee uur? De navigatieklok leert, dat ik hier nu zeventien minuten zit.

Men kan deze tijd niet meten zonder klok. Men zou zo eeuwig door kunnen vliegen en de uren van de minuten niet onderscheiden. Welke dag is het ?

Bochtaanwijzer zwaait naar links en kompasroos draait wat weg, duw rechtervoet, kompas draait weer bij.

We zijn een vreemde, gele heiligheid ingevlogen; de wereld, die momenteel plaatselijk Beloedzjistan heet, is daarna verdwenen. Er is ook geen blauwe lucht meer boven ons, geen blauwe zee meer onder ons. De zee, de kustlijn, het rotsland en het blauw daarboven zijn vierhonderd kilometer vóór Karachi opgeslurpt door een rare, okerkleurige brij. Karachi geeft echter 1 1/4 mijl zicht, zodat we ons getroost rechttoe door de pap blijven werken met het optimisme der eerste ontdekkers van luilekkerland.

In de cabine heeft men eieren voor zijn geld gekozen en de bakens met het verlopen tij verzet. De traditionele attracties van het vliegen langs de kust van Beloedzjistan als het opsporen van de onwaarschijnlijk grote haaien en de wonderlijke vissersschuiten, van die wanhopig primitieve kustdorpen en wegsnellende kudden gedierten zijn bij deze heiligheid vervallen. Thans wordt het amusement geleverd door gebraden Jaskse kippen, theestee, nog sinaasappelen uit Rome, petit beures, boterhammen met blikjesboter en worst, en het ijs, dat iemand, die onbekend wenste te blijven, in Smirnoff's hals heeft doen glijden. Mijn persoonlijk amusement voorop bestaat in het aflezen van de controleur-de-vol en het beknagen van het kippen-segmentje, dat een welwillende hand mij door het smalle raampje van het cockpitdeurtje heeft toegereikt als aan wijlen Hans van Hans van Grietje.

Het blijft blindvliegen. Bochtaanwijzer naar rechts, duw linkervoet: bochtaanwijzer zwaait weer naar het midden en het kompas draait weer bij. Zit ik hier al een uur ? Neen, drie en twintig minuten.

Bochtaanwijzer naar links ? Duw rechtervoet. Snelheidsmeter loopt op ? Haaltje aan het levier. Bocht-aanwijzer links, duw rechtervoet, kompas draait bij: het afwisselend vliegersleven in woord en beeld! Wat 'n vak! Hoe kan iemand in vredesnaam ooit zo'n beroep kiezen!

Steeds maar blind. Stekeblind. Smirnoff komt gelukkig eens een eindje overnemen. Meestal wisselen we om de anderhalf uur of zo iets in die buurt, maar bij dit blindvliegen en dat voortdurende tureluurse getuur naar bochtaanwijzer en kompas om de dertig minuten. Dan ik weer; dan hij weer. Alles geel en heilig; zicht nul. Het zicht, waarover men in de oude tijden, toen er nog geen weercodes waren, seinde: zelfs de vogels gaan met de tram. En nog een kwartier. En nóg een. We moeten nu binnen 50 kilometer van Karachi zijn en Smirnoff komt definitief in de cockpit: het binnenloodsen begint. En Koopman begint de loods aan te roepen.

Wie is die loods? We weten het niet en we zullen het nooit weten. De man, die nu praktisch het stuur van de Havik en ons vieren in handen gaat nemen, is een onbekende Engelsman of Brits-Indiër, daar ergens beneden in de heiligheid achter een peiltoestel gezeten. We weten zijn naam niet, maar vertrouwen, dat hij ons wel uit de nesten zal helpen. Nu geldt echter slechts, om deze anonyme fakir, met een toverformule uit zijn isolement te lokken.

Deze toverformule is eenvoudig, maar het is met toveren als met vliegen: je kent het of je kent het niet. Koopman kent het. Althans weet hij, waar hij moet zoeken naar de formule, waar prutsers onder de tovenaars even lang naar zouden kunnen zoeken als naar de steen der wijzen of het levenselixir. Hij bladert in een boekje en grijpt de seinsleutel.

VWK luidt ze! Hallo, de PH-AIH roept U. ..VWK! ... VWK! ...en QTE ? ...QTE ? ...: hoe peilt U ons?

Ginds in de verte verricht thans de fakir zijn kunsten. En na weinige minuten komt daar zijn antwoord al: hij peilt ons onder 305 graden. We gaan dus gehoorzaam, 125 graden sturen, figuurlijk en letterlijk in blind vertrouwen. En gaan tevens wat gas terugnemen om langzaam aan te zakken op de planeet onzer tussentijdse inwoning.

Na vijf minuten: VWK! QTE? Nu peilt hij ons onder 308 graden, juist als we volgens de scherp in de gaten gehouden hoogtemeter onze onderste vijfhonderd meter in gaan. Voor hoge heuvels behoeven we hier niet te vrezen, ingespannen turen we niettemin overboord. Vierhonderd; driehonderd. ..dáár is de wereld! De geelgrijze woestijnbodem wordt zichtbaar en tegelijk krijgen we ook wat zicht vooruit aan de grond; de beloofde 1 1/4 mijl blijken echter wel wat aan de ruime kant te wezen. Roef, roef, roef. ..wat loopt de grond snel; we herkennen met of zonder kaart niets; er is trouwens niets om te herkennen. Maar daar komen de behulpzame morsetekens alweer: 309 graden!

Voortsnellende grond; wat stoffige palmen, zand. .. 309 graden!

Zand. Zand. Een paar palmen. Een weg, een paar huizen.

Zand. Een weg. ..en hola! daar komt, twee streken aan stuurboord, ineens snel de grote luchtschiphangar aanschuiven, die hier indertijd voor de R 101 is gebouwd, die evenwel reeds bij Beauvais in Noord-Frankrijk haar vreselijk einde vond. De hangar staat aan het vliegveld, waar VWK ons recht overheen heeft gebracht. Erkentelijk strijkt de Havik aan de grond en rolt naar de benzinepompen.

Arbeidsverdeling volgens Taylorsysteem. Drie kwartier efficiency! Eerst de benzinepeilglazen aflezen en bepalen, hoeveel liter er bij moet en hoeveel in elke tank. Post en goederen uitladen en de bewijzen voor ontvangst innen, alle manifesten van lading bij de douane inleveren. Passen tonen. De nummers van de revolvers en het aantal patronen opgeven. Olie vullen. Brieven voor thuis afgeven voor de Pelikaan, die over een uur van de andere kant komt. Wat ijswater drinken en de telegrammen afgeven. Hoeveel gallons benzine zit er nu in en hoeveel liters zijn dat ? Is het logboek af getekend ? Waar is de startvergunning ? Alle nieuwe post ingeladen ? Contacten áf! ...

Veertig minuten na de landing trekken de Wasps ons met hun drieën weer de heiligheid in opdat Vaz Dias vanavond weer aan de omwoners van Hilversum zal kunnen mededelen, dat de Havik van Jask naar Jodhpur is gevlogen na een tussenlanding te Karachi. Eenmaal geeft VWK ons nog een peiling in de rug, omdat we weinige minuten na het vertrek alweer contact met de bodem verloren hebben en na een kwartiertje vliegen toch wel eens willen weten, of we nu werkelijk in de richting Jodhpur vliegen zoals ons kompas beweert of door mogelijke zijwind afdrijven. Maar die peiling geeft precies het aantal graden, van onze koers aan, is er althans maar twee graden naast en die kunnen wel aan wat slordig sturen te wijten zijn, zodat we er de koers niet voor corrigeren.

Na een half uur echter neemt de heiligheid af en gaan we van de tweeduizend meter vlieghoogte, die we gekozen hebben, steeds meer van de grond zien. Het is geen overweldigend schoon panorama, die Indische woestijn; inderdaad is er geen schijn van aardigheid aan. Een schrale, steppeachtige bodem met wat opgedroogde waterwegen, later wat naakte bergen in de dorre vlakte, waar een enkele magere spoorlijn een afgrijselijk minimum aan vrolijkheid inbrengt. Het is meer dan een etmaal trainen van Karachi naar Jodhpur; als ik aan de reizigers in die trein denk, denk ik aan de Indische wijzen op de afbeeldingen uit deze streken, welke zeven jaren en meer op hun navel staren en tevreden zijn.

Ondertussen staren wij op kaart en kompas en zijn eveneens tevreden, als het ons eindelijk gelukt, om met zekerheid onze plaats te bepalen. Want een blik op de klok leert, dat er hier boven een flinke staartwind moet staan: we hebben in 48 minuten 168 kilometer afgelegd, hetgeen dus een uursnelheid van 210 kilometer beduidt. Goed zo, Havik!

Met bevredigende snelheid schuiven de woestijnen onder ons door, en drie uur na de laatste slok ijswater in Karachi biedt Mr. Sanghi, onze agent in Jodhpur, ons de eerste daar.

Maar hij biedt ons meer !

"His Highness of Jodhpur, at Home, at 6 p.m."

zeggen de gouden letters van de uitnodiging voor Mr. Sanghi and two Dutch pilots. We behoeven ons niet te bedenken en gaan terug in de cabine, we halen de koffer met onze statiegewaden, welke anders eerst in Bandoeng pleegt te worden ontscheept, en haasten ons naar het nabije hotel, zoeken onze scherpste scheermesjes en de fatsoendelijkste dassen. Een gardenpartij van de Maharadja van Jodhpur! O, Mr. Sanghi - you are the Agent of Agents!

En tegen zessen rijdt hij ons in adembeklemmende vaart naar de stad. In Jodhpur is het dezelfde verwarring in de nauwe, ongeplaveide straten van immer. We schampen langs stoeten beladen kamelen en ezels, worden met luid getoeter geloodst door de drukke menigte met al die felle, groene, blauwe en oranje hoofddoeken, laveren over de markt, verlaten de stad weer. Maar nu gaat de weg verder langs vaandels en vlaggen, en iedere honderd meter staat langs de weg een soldaat om de inzittenden der langssnellende auto's te groeten en de weg vrij te houden. Op de lage muurtjes, welke de tuinen van de weg scheiden, trippen vele prachtige, glanzende pauwen, maar dat is niets bijzonders; als ik later alles van Jodhpur vergeten zal wezen, zal ik nog iets weten van een verre, geïsoleerde stad - ergens in de Indische woestijn, waar het staatsgezag er voor waakt, dat honderden blauwe en witte pauwen ongehinderd langs de wegen kunnen gaan en bij voorkeur op de lage tuinmuurtjes zich pronkende in de zon vertonen.

"Long Life and Happiness to His Highness of Jaipur". lezen we in enorme, vanavond te verlichten letters aan de fantastische burcht, die Jodhpur beheerst. Want eergisteren, zo vertelt ons Mr. Sanghi, is de dochter van de Maharadja uitgehuwelijkt aan de zoon van de Maharadja van Jaipur. De feestelijkheden hebben twee miljoen gekost. Veertien vorsten zijn naar de stad

gekomen. Vanavond zullen ze weer afreizen met de lange extra treinen die aan het station gereed zijn. Smirnoff en ik zien elkaar eens aan: zo'n postvlucht heeft toch zijn onverwachte perspectieven. Evenwel bestaan die perspectieven voor 't ogenblik slechts uit dorre, rotsachtige bodem, waaruit onze auto en de wagens, die ons volgen en voorafgaan, grote stofwolken opjagen. We hebben op vorige reizen paleizen en tuinen van de vorst gezien, we hebben gezwommen in dat toverachtige zwembassin in die witmarmeren hall, we kennen de lange reeksen statievertrekken op de ommuurde, middeleeuwse burcht met haar oud geschut en de romantische torens en we weten, dat Jodhpur een sprookje is. Maar wat kan, zelfs in een sprookje, een gardenparty op een stoffige woestijnbodem zijn ? We passeren weer soldaten, grote doeken met Welcome {welkom wáár dan?!), snellen door dicht stof van voorgaande wagens om een bocht rond een rotsachtige heuvel en. ..genadige hemel!

Aan de ingang van een sprookjespark staan aan de rand van wijde gazons en veelkleurige bloembedden, die hier in deze droge rotsvlakte toch alleen getoverd of slechts verzonnen kunnen wezen, vier, vijf rijen auto's geparkeerd. Geïnnormeerde Indiërs wijzen ons een plaats in het systeem. Dan neemt Mr. Sanghi ons mee - twee met stomheid geslagenen, die zes dagen geleden nog in Amsterdam en vanochtend nog in Perzië's woestijn waren en die nu worden binnengevoerd in de wereld van Andersen, Perrault, 1001 nacht, Mahabharata en hun eigen kinderdromen - die dromen, waar je later in Nederland niet meer in gelóóft, dom als je wordt.

Langs een magisch fonteinwonder - ragfijn neerwaaiierend water vloeit over transparante velden van bassin tot bassin en in ieder bassin dromen bloemen van een nieuwe kleur. Langs rotstrappen met geciseleerd marmeren balustrades onder bloemenbomen-terzijde van een roerloos opgestelde lijfwacht gaan wij met vele anderen, welhaast allen Indiërs, omhoog naar het terras, waar, naar Mr. Sanghi aanduidt, een tuinhuis van de Maharadja staat.

De palmen openen zich en: kijk, daar staat het tuinhuis, zegt hij.

Een tuinhuis. ...

Aan de oever van een tussen de rotsen ingesloten bergmeer - dat is dus het geheim dezer tuinen - is, achter een breed bloementerras, een witmarmeren paleis getoverd. Van fijne balconnetjes hangen plantenslingers over het water; een dozijn fonkelende pauwen tript er voor de ingang. Wij gaan een nieuwe trap op en komen dan op nieuwe gazons onder hoge bomen, waar de gasten zijn verzameld. Mogelijk vijfhonderd kleurige Indische figuren drementen in de schaduw bij de bosrand of zijn gezeten aan de vele tafeltjes, waartussen bedienden met vruchten, gebak en koele dranken gaan.

En kan men hier nu van vertellen? Natuurlijk niet; men kan zich herinneren, en glimlachend bij zich zelf zeggen : we vlogen naar Indië.

Ik herinner mij de edelgesteenten in de hoofdtooi van de Maharadja van Kashmir en het donkere bewegen van de tijgers en leeuwen achter de tralies aan de rand der tuinen. Ik zie het voorrijden van de zestiencilinder Cadillac met de jonge bruidegom, het nijgen van de honderden en hoe deze achttienjarige vorstenzoon, tussen het erebetoon van de lijfwacht en dat der gasten, langzaam voortschreed, glimlachend groetende, naar het terras der vorsten - wie gelooft dan nog in democratie? Ik zie de fakir, die achtereenvolgens glas, spijkers, porcelein, de kop van een levende, vergiftige slang en een kopje geconcentreerd salpeterzuur slikte. Ik hoor de muziek, die ik nooit meer horen en ruik de geuren, die ik nooit meer ruiken zal. Daar waren grote, kleurige vogels op het gras, daar waren in het meer vele wiegende bloemenboten, daar was een stille tak witte jasmijn, welke zich dromend over groen water boog.

Om half tien draaien we het licht uit, want het is morgen weer zestienhonderd kilometer tot Calcutta.

"Maf ze, commandant!"

"Maf ze, eerste officier!"

And that is the end of a perfect day.

**EL ARISH**

*1932*



Van Dijk vloog en ik keek naar het Heilige Land - voor de zesde keer, bedacht ik. Maar de vijfde had niet meegeteld, want toen was er voor rustige beschouwing niet veel tijd overgebleven. De drie passagiers, die we er toen overheen gebracht hadden, waren voor het verheven karakter van het landschap eensgezind volkomen immuun gebleken en gebleven. Met één, een Amsterdammer, had ik er gewoon ruzie over gekregen; dat was welbeschouwd een schande, nu ik er aan terugdacht, want wie maakte er in de malaisetijd nu ruzie met een volbetalende passagier ?

Maar het had toch ook de spuigaten uitgelopen: de drie, die zich vanaf Schiphol enthousiast betoond hadden voor al het gepasseerde prentbriefkaarten-mooi van Côte d' Azur, Sint Pieter, Acropolis, Sphinx, Nijl, Pyramiden en de populaire rest, hadden voor het fijnere mooi van Palestina nauwelijks een blik en een rolfilm over gehad. Ik had hen vele heilige plaatsen uit de lucht gewezen, maar ze hadden er met evenveel ironie naar gekeken, of ik ze de kool wees, die hen gestoofd was met het verhaal, dat ze daaruit geboren waren. Het had hen geïnteresseerd, maar niet getroffen en tenslotte moesten ze dat, als volbetalende passagiers, natuurlijk zelf weten. Helaas had het mij evenwel geprikkeld.

"Dat daar is Jericho! !"

“Wat waar?”

“Dat daar! Jericho!!”

„O." Hij keek er naar als naar Hoogezand, Sappemeer of Zuidbroek. Nog eenmaal probeerde ik het over het motorengeraas heen.

"Die rivier dáár: de Jordaan! !"

"Welk dier?"

"Die rivier! ! Dat is de Jor!daan! !"

Hij nam een plichtmatig kiekje, maar de gehoopte ontroering was verre. Hij moest het dan maar zelf weten. En als hij tóch Amsterdammer was ...En ik wees hem een in de Jordaan uitmondend ravijn.

"Dáár! de Rozengracht!"

Wat?"

"De Ro!zen!gracht!"

Hij keek er naar en nam weer een kiekje; hij geloofde het nota bene. Er was nóg een ravijn..

"Dáár! De twééde Leliedwardsstraat!"

“Wat?”

"Dáár! De twééde Lelie! Dwárs! stráát! !"

En toen waren we helaas gebrouilleerd geweest totdat, even na Amman, de bouillon, die ik geprepa-reerd had, door een merkwaardig toeval bijzonder gunstig uitgevallen bleek.

Maar met dat al was de schoonheid van het Heilige Land die vijfde keer toch min of meer aan me voorbij gewaaid. Nu hadden we geen passagiers. De laatste had ons in Bagdad verlaten en boven de Syrische woestijn was het een onderonsje geweest - een zeldzaam verschijnsel op dit traject van zeventienhonderd kilometer woestijn, waar het vliegtuig wel zo ongeveer de enige reismogelijkheid is. En een préttig onderonsje: hoog gevlogen in de koelte; wind mee; geen remous; ongedacht smakelijke sandwiches, waar je Europa al in proefde; abrikozen uit blik zonder blikmaak. ..de stemming was puik.

Van Dijk vloog, en ik keek naar het Heilige Land - voor de zesde keer. "Heilig" en "onbegrijpelijk wonder" - dat is het eerste en laatste, wat men denken kan boven dit barre, verre, vreemde Palestina, omdat men niet met menselijke middelen en zeker niet met het verstand het waarom en het hoe zelfs maar benaderen kan: dat temidden van deze hete, naakte bergen en armelijke

gehuchten in dit harde, geïsoleerde land een leven geleerd en een geloof geboren kon worden, dat voor eeuwen en eeuwen dat ganse, verre Europa tot in zijn diepste geesten doordringen moest. De luchtweg naar Indië leidt over vele wonderen: het wonder van Rome's cathedraal en van de schouwende Sphynx, van de heilige Ganges, Benares, Buddh Gaya, Rangoon's Gouden Pagode, Bangkok's tempelwijk. .. maar het voor het oog onbegrijpelijkste beeld blijft het barre landschap rond de Dode Zee om de kracht, die dáár, juist dáárvan is uitgegaan. Ik zag naar de voortglijdende olijftuinen en langs de witte, onder stofwolken slingerende weg van Jeruzalem naar Damascus en bedacht... Bedacht niets meer .

Want de marconist boog voorover. zijn potlood ging over de blocnote glijden en terwijl zijn vingers nog aan de seinsleutel het bericht terugtokten, las ik al de waarschuwing uit Gaza:

"Zicht twee mijl, afnemend wegens zand." Ik klom er mee in de cockpit. Samen keken we zonder enthousiasme vooruit, waar de Middellandse Zee nu al zichtbaar kon wezen, maar waar een okeren schijn van opkomend zand blijkbaar beduidde, dat het Oosten ons nog door een laatste rijstebrijberg vóór dierbaar Westelijk Luilekker-europaland wou laten heenbijten.

Nog een half uur tot Gaza. De Leeuwerik boog zich, nu de hoogste bergen bij de Dode Zee gepasseerd waren, al wat voorover met geminderde toeren. De snelheidsmeter liep wat op.

Er kwam een tweede briefje van de marconist : „Gaza 800 yards." De gasmanetten kregen een duwtje en de toerentellers sprongen gediensig omhoog - het kon geen kwaad om er wat eerder te komen, maar overigens moest er al heel wat zand waaien om het vliegveld definitief te verdonkeremanen. Gaza vindt je altijd: komende van Bagdad, wijk je wat Noordelijk van je route af, zodat je tenminste zeker weet, dat het links en niet rechts van je komt te liggen. Dan wacht je domweg, tot je de enige spoorweg kruist, welke je dan, altijd prijs, naar links kunt gaan volgen zonder het naar rechts te behoeven te proberen. Gaza ligt aan die lijn; je wacht, tot je aan een opvallend oorlogskerkhof komt, prikt daar uit de vrije hand een streek of wat over bakboord de zandheuveltjes in en na een paar seconden vlieg je over het veld. Dat is een vliegconcept, zo simpel als maar te wensen valt; hadden ze voor Palembang of Rutba of Rangoon en nog een paar van die oorden ook maar zo'n recept voor slecht weer.

Overigens hebben ze daar dan weer min of meer radio; soms min, soms meer. Enfin, een kwartier later stonden we dan ook voor de hangar in Gaza, waar de andere kant van het veld in het stuivende zand schuil ging.

“Hoe is Caïro?” .

"Twee mijl zicht; voor de loop van de dag wordt geen verandering meer verwacht."

Twee mijl zicht was ruimschoots genoeg om binnen te komen. De vraag was maar, hoe we het onderweg zouden treffen. Van plaatsen tussen Gaza en Cairo waren geen weerberichten te verkrijgen en de afstand was zo groot als van Rotterdam tot Londen.

Nu gingen de eerste honderd kilometers langs het strand en dat kon, zandstorm of geen zandstorm, al evenmin ingewikkeld zijn als het bij slecht weer tussen Breskens en Calais is. Maar de rest, over de zandduinen voor en achter het Suez-kanaal zou vermoedelijk nog onappetijtelijker blijken dan Calais-Londen .bij mist. We zagen het daar in gedachten al omhoog poeieren.

We keken elkaar eens aan. Het was helemaal niet prettig in Gaza. We stonden, aan ons lot overgelaten, zowat uit de zandwind naast de hangar. De havenmeester, of hoe hij heten mocht, van dit verdrietige vliegveld was maar naar binnen gegaan. Hij had ons verteld, dat de machine van de Imperial Airways om het weer niet doorgekomen was. Wij hadden daar niet op gereageerd met de Leeuwerik onmiddellijk tot nader order in de hangar te zetten.

Hij had ons toen een omstandig verhaal gedaan, hoe deze week onvriendelijke Arabieren een paar auto's, die van Gaza op weg naar Cairo waren, hadden uitgeplunderd en de inzittenden volkomen uitgekleeft terug hadden laten wandelen. Toen Van Dijk slechts zijn buik van 't lachen had vastgehouden, doch de Leeuwerik alsnog buiten had laten staan, had hij zijn bureau opgezocht.

"Er is geen opgelegde reden om nu juist speciaal in dit gat te blijven overwinteren," meende Van Dijk. Ik deelde zijn overtuiging, dat in deze overweging een aanleiding om te starten gevonden kon worden. Hoewel... Maar een windvlaag overpoeierde ons met een half pond Palestina per persoon; tussen onze tanden begon het te knarsen ; Gaza begon een steeds onvriendelijker gezicht te trekken. Een paar minuten later draaide de eerste motor .

"Nou, we gaan maar weer," zeiden we tot de havenmeester, die van dit onverwacht geluid weer naar buiten kwam.

"Oh: all.right," zei hij. .

Nu is dit juist de uitdrukking, welke men op onze nu eenmaal sterk Engels georiënteerde Indië-route het meeste hoort en het meest gaat appreciëren. Men hoort haar overal, kan haar op een onbegrensd aantal wijzen vertalen en mag meestal vrijuit zelf kiezen op welke.

Ditmaal luidde de vertaling: "Je moet het zelf maar weten, opscheppers, met je irriterende "K.L.M. HOLLAND--JAVA" onder op je romp. Zie maar, dat je uit de nesten komt. Als ónze machine vandaag niet door gaat, is het geen vliegweer en tóch starten eens te meer a fault of the Dutch."

"Bye-bye; happy landings," zei hij nog, zonder uitbundige hartelijkheid in zijn stem.

"Bye-bye; same to you", zeiden wij, geheel misplaatst. Toen zorgden de drie aantrekkende Wasps nog even voor een privé supplementzandstormpje en hingen we weer in de lucht, direct scherp afbuigend om, laag scherend over de duintjes, terstond het strand op te zoeken.

Het zicht vooruit was minder dan een halve mijl en we zouden vlak over de branding moeten vliegen, om die in de gaten te blijven houden. Hup! deed de remous boven de laatste duinrand. De Leeuwerik ging ervan omhoog als een veerlichte Egmondse zweefvlieger en dook dan weer onder ons uit, zodat we boven de stoelen in de cockpit zweefden. We grabbelden naar onze riemen en sjorden die vast -- dan kon de remous haar gang gaan. En dat deed ze dan ook!

Vlak over het strand renden we richting Cairo met de wind zowat pal tegen. Een paar meter onder ons was het hele strand in de tegenovergestelde richting op reis als een immens trottoir roulant.

Verdorie, wat stoof het! De palmen, die soms als vage schimmen in het gele stof aan de duinrand voorbijschoten, woven klagelijk ook al richting Gaza. Hup! - we wipten over een wrak op 't strand. Ik time'de het 8 1/4 minuut ná Gaza bijwijze van aanknopingspunt voor de navigatie om desgewenst straks de weg - terug gemakkelijker te kunnen vinden.

Hoei, wat woei het nu! In de infernale zandstroom danste de Leeuwerik een duivelse shimmy; de mécaniciens, die door de cabine van achter naar voren kwam wandelen, hing een ogenblik volkomen vrij in het midden in de lucht naar een steunpunt te grabbelen.

Een half uur roeiden we door, langs hoge, wilde duinen, die, als vulkanen, grote wolken omhoog schenen te blazen, langs grijsgestoven, wuivende en buigende palmen, en soms over twee of drie achter elkaar voortstappende kamelen, die, langs het strand op weg en volkomen opgenomen in dit overweldigende stuiven, nauwelijks reageerden op de uit het zand opdoemende, donderende Leeuwerik, die vlak over hun deemoedig gebogen halzen passeerde. Dat duurde een kwartier. En nog een kwartier. Kennelijk nam de wind toe; ook de remous.

Toch ging het nog wel boven dit strand, waar de witte branding ook bij minimaal zicht nog een ideale richtsnoer bleef leveren. Twee harde remousklappen deden onze bovenlijven even prompt naar opzij uitslaan als de beide aangeschakelde bochtaanwijzers van de controleurs de vol.

Met sterk afnemende bezieling en weinig blijde verwachting begon ik uit te zien naar het ogenblik, waarop we koers zouden moeten gaan verleggen om het strand te verlaten en temidden van dit ballet van zandhozen onze partij verder te gaan dansen boven het uitgestrekte woestijnduinengebied van El Kantara.

Teruggaan naar Gaza? Om dit moeizaam gewonnen terrein so wie so prijs te geven en dan nog naar een speld in een hooiберг, althans in een zandbak, te moeten gaan zoeken, was ook maar zo wat. Hoe zou Van Dijk er over denken? Ik pakte de blocnote :

"Zouden we maar niet. ..."

Ik kreeg geen gelegenheid om de zin af te maken. Want plotseling zag ik de rechtervleugel omhoog gaan, de duinrand zwaaide onder ons door en de zee kwam links in plaats van rechts. Met een geweldige vaart zette de wind, nu in de rug gekomen, ons weg.

Geschreeuw over en weer:

“Wat wil je doen?”.

"Landen en wachten!".

"Waarom niet Gaza?"

"Moeilijk te vinden, zonde van de tijd. Strand O.K. en precies in de wind!"

De Leeuwerik ging opnieuw een halve draai om, de zee kwam weer rechts - we lagen weer op de wind. Met één greep haalde Van Dijk de drie gasmanetten achteruit, terwijl ik vlug het stabilo neerdraaide - de snelheid ging er uit - vlak voor de landing, terwijl Van Dijk al afving, toen remde een geweldige windstoot ons plotseling vrijwel geheel af en meteen hadden de wielen grond en réden we, een onwaarschijnlijk kort stukje maar - een meter of vijftig. Dan stonden we stil.

"Oef!" zei Van Dijk, Winnetou gelijk. "Oef!" En dan: "Kort oponthoud met gelegenheid tot het bezichtigen van de landstreek! Reizigers voor Amsterdam hebben alhier gelegenheid om enige verversingen te gebruiken."

We stopten de motoren en stapten uit. Het was, wat de vliegerij zo nog wel eens meer placht aan te bieden: écht weer eens wat anders. Wat een partijtje!

Al maar jagend zand en een machine, die gewoon weg stond te deinen. Je mond stoof vol, zo gauw je wat wou zeggen. We stapten dus maar weer in om krijgsraad te houden. Begonnen met de stuur-organen vast te binden, omdat de roeren in de rukwinden begonnen te slaan. Dan zetten we ons, niet ongenoegelijk, rond de kaartentafel.

Van Dijk, die marine-officier geweest was, herinnerde zich, dat een operatiebevel door een kort exposé van de algemene toestand wordt voorafgegaan. Hij zei dus: "Wij zijn niet zo opgelaten als het lijkt. Die wind gaat wel weer liggen; elke wind gaat weer liggen. En dan gaan we weer weg. Als we ondertussen eens de vaste antenne uitzetten om aan Cairo te vertellen, dat ze verkeerd zouden doen om elk ogenblik de lucht af te kijken of we d'r nog niet aankomen."

Tolk, wie dit rechtstreeks aanging, zuchtte om de consequentie: "Als die vent in Gaza mééluistert, lacht-ie zich dood. Maar laten we het proberen."

Terwijl hij voorbereidingen begon te maken, om de antenne, die anders altijd onder de machine aan zwierde, gereed te maken voor dienst op de grond, gingen mijn gedachten terug naar het verhaal, dat ons in Gaza was opgediend.

"Ik vraag me af, waar nu die Arabieren blijven. Ze hebben weinig haast. Als ze ons ook uitkleden, ga ik zwemmen." De zee zag er niet kwaad uit.

Het idee van die Arabieren maakte ons allen op slag romantisch. Je hebt Karl May gelezen, of je hebt het niet. "Geef de revolvers!" sprak Van Dijk. Die hadden nu, reis in, reis uit onder de stoel van de eerste vlieger meegevlogen en we hadden ze nog nooit gezien. Het viel niet mee om te verbergen hoe plezierig we het vonden, dat er nu een reden was, om ze te voorschijn te halen.

"Ieder vult zijn magazijn en steekt een gevulde reservehouder in zijn zak. Dat geeft 48 schoten. Hoe veel inwoners heeft Arabië?"

Ik wist het niet. Toen wisten we geen van vieren, wat we nu precies met die zware schietwerktuigen moesten uitvoeren. Ook wisten we niet precies, waar we waren.

"Ik schat: niet verder dan tien mijl van El Arish," meende Van Dijk. "Daar moet een Engelse nederzetting wezen; soldaten; zelfs een vliegveldje, meen ik. Kijk eens in het grote boek. En laten we vooral niet vergeten om thee te drinken."

Het grote boek was het boek met de détailschetsen van alle noodlandingsterreinen tussen Schiphol en Andir. Van Dijk bleek gelijk te hebben; El Arish moest een belangrijke plaats wezen, die, althans voor Arabië, van alle gemakken voorzien was.

Wisten we maar, welke kant het uit lag.

We dronken thee en bridgten een robber, met de revolvers bij de hand. Wiens kaarten open gingen, tuurde afwisselend over duinen en strand, of de Ali Baba's nog niet aangegaloppeerd kwamen. En ondertussen nam de wind af, en kwam er meer zicht naarmate het zand zich legde. Maar ook toen het zowat een mijl geworden was, wilde Van Dijk liever nog niet direct weggaan. We hadden, wat het daglicht betrof, nog tijd genoeg en het was beter om, nu we tóch stonden, definitief goed weer af te

wachten dan om in een mogelijk tijdelijke verbetering te starten, maar straks boven het binnenland mogelijk toch nog in de knoop te raken.

Ondertussen gingen we maar eens buiten kijken, hoewel het strand maar een strand als ieder ander was. Wat ons bezig hield, was, dat de roofgierige Bedouïnen ons, bij het verbeterende zicht, nu vermoedelijk spoedig in de gaten zouden krijgen. In geen geval mocht hun aanval ons verrassen; zij moesten een goed voorbereid plan van verdediging vinden. Maar wat te doen ? We draaiden de revolvers om en om. Van Dijk, sterk in de theorie der zeeslagen, wist hier geen uitkomst.

"Op de film," zei de mécaniciens, "komen ze altijd van een onverwachte kant, ze galopperen en zwaaien met hun geweren." Dit gaf geen uitkomst. Men keek mij vragend aan, wat goed gezien was: als luitenant-vlieger hoort men officieel bij de artillerie en bovendien had ik te Oldebroek eens een kanon van de Veld mogen aftrekken, overigens geen genoeg, want de klap valt niet mee, van dichtbij.

Wat niet wegneemt, dat ik de theorie volkomen meester was. "Het verstandigste is," meende ik, "dat Van Dijk en ik voor het afgeven van spervuur in alle richtingen bij het linkerwiel gaan staan. Naber kan met de aanzetslinger der motoren een geweer nabootsen, wat hen moet demoraliseren. Tolk verschuilt zich achter het richtingsroer om vandaar indirect vuur af te geven. Van Dijk stelle ieder tien patronen beschikbaar, opdat we ons tevoren kunnen inschieten op de diverse duintoppen."

"Krankzinnig," zei Van Dijk helaas, zodat het niet tot een prettig knalpartijtje kwam. Niettemin repeteerden we enige opstellingen.

En toen kwam plotseling de dramatische wending. Weliswaar brak nog geen fanatiek "Allah il Allah!" over ons los en floten nog geen blauwe bonen om de Leeuwerik, maar onmiskenbaar naderde over het strand een schim, die een kameel, nog een kameel, en een man werd. Dáár had je het. Iemand haalde klikkend zijn revolver over. Eén man was, tegen vier, géén man, maar hoe, als deze man zijn stamgenoten alarmeerde? Nóg een revolver klikte.

“Zeg hem, dat we vrienden zijn," bedacht Tolk.

Mijn escadrillecommandant in Soesterberg, enige jaren geleden, had sinds zijn huwelijk in plaats van een trouwring een gouden kameeltje aan zijn horlogeketting gedragen - dit met het motief "es heiraten nur Kameele". Dit had mij sterk geïmponeerd en daarom had ik altijd onthouden, dat ik later, bladerende in een Arabisch leerboek, gelezen had, hoe "kameel" in die taal inderdaad "ghemaal" heette. Verder was er ten tijde van de Elta een liedje in de mode geweest, dat begon met "salum aleikum", hetgeen iets in de buurt van "alle heil zij met u" moest beduiden. Meer Arabisch had het leven mij niet bijgebracht. De man naderde.

We deden moeite, om de op een buitenstaander mogelijk een onprettige indruk makende kolossale revolverknobbels bij onze broekzakken te bedekken. Daar kwam hij:

"Salum aleikum," zei ik.

"Chrachgtck ggrêchtck grgr," sprak de man.

"Vraag hem, hoe ver we van El Arish af zijn," zei Van Dijk, die geen Arabisch kende.

"Salum aleikum," zei ik, en, verduidelijkende:

"ghemaal."

"GrêchtcqR chchg rRchaga megg," sprak de man thans. " Vraag hem of hij geen Engels spreekt," zei Van Dijk. "Saluim aleikum," zei ik.

De man zweeg nu, verloor zijn belangstelling in mij, kniehalsterde zijn kamelen en ging de Leeuwerik bekijken. Dit was teleurstellend.

Plotseling doken twee nieuwe kamelen met twee nieuwe Arabieren op, die eveneens de Leeuwerik naderden. Nóg zo'n gebeurtenis, en we zouden in de minderheid wezen. Met dit tweede échelon werd al evenmin een succes geboekt: zij verstonden mijn, ik verstond hun Arabisch niet. Het was de vraag, of het geen tijd werd voor een eerste salvo en die eerste klap, welke een daalder waard is.

Maar in de stilte, die de storm voorafging, bracht Naber uitredding. De mécanicien was noch marine-, noch artillerie-officier geweest, doch had onthouden, waar de Sickesz-repen stonden. Hij trad in de cabine en vervolgens aan het front; hij reikte iedere Arabier één Sickesz vollemelkreep plus één Gold Flake-cigaret toe en streek tot besluit de kamelen onder de kin.

.En dit was het besluit van het enige bijna bloedige avontuur, dat ik op de Indië-route beleefde. Er zat iets vernederends in om met de roofgierige stam, tegenover welke men roem en eer had kunnen behalen, tenslotte in een kringetje op het strand in plaats van blauwe bonen, vollemelkrepen te moeten eten als zat men te Zandvoort. En om tenslotte op hun kamelen een ritje te mogen maken als op ezeltjes, eveneens te Zandvoort. En dat steeds maar met die rare revolverknobbels onder je kleren.

Het weer werd beter; we zouden maar weer gaan. Er was nu allengs. wel twee mijl zicht, mogelijk drie.

Tolk begon Cairo te roepen om te zeggen, dat we gingen starten en wij hielden tijdens het zenden Arabieren en kamelen verwijderd van de over het strand gespannen antenne uit voorzorg tegen een alsnog schókkend avontuur

"All right," zei Cairo. Hiervan luidde ditmaal de vertaling: "Dan wordt, verdorie, de K.L.M.machine tóch nog de enige, die er vandaag door komt.

Another fault of the Dutch."

En tot besluit mochten onze Arabische vrienden eens om de beurt de koptelefoon op hebben, om de zachte, verre Morsetekens te horen, die een of ander station uitzond. Het maakte een enorme indruk, deze toverij. Deze mensen moesten bij hun stam voor de rest van hun leven min of meer heilig zijn.

De eerste Arabier luisterde lang, aandachtig, glimlachend en gaf dankbaar de koptelefoon aan de tweede.

De tweede Arabier was diep onder de indruk; keek geboeid langs de antenne, luisterde ingespannen naar het zachte klagen van de gebroken fluittoon uit Cairo: voor hem El Kahira, naar we toevallig wisten en duidelijk hadden gemaakt, wijzende ver over de zandheuvels.

De derde Arahier hegon als de eerste twee; luisterde eerst min of meer devoot, maar sprong dan ineens met ontzetting op en rukte zich de telefoon van het hoofd! Wat was dat ? Een soort amok ?

Tolk zette ijlings de telefoon op, maar trok zich die ook al ogenblikkelijk weer een eindje van zijn oren af om zijn trommelvliezen te sparen.

Want de telefoon ging te keer, dat het niet mooi meer was; gaf hem duchtig van het bekende katoen van Jetje. Je hoefde hem niet eens óp te hebhen -als je er omheen stond, hoorde je zó al een serie van keiharde morsetekens. Maar dan ook kéiharde -of we, om zo te zeggen, ónder de zender stonden.

Tolk hoorde er roepletters in - onze eigen roepletters. .. Tolk luisterde; antwoordde. ..

Tolk's gezicht, een uur geleden nog zo blakend van strijdlust, betrok.

Hij rolde zonder meer de antenne in en zei: "Van Dijk, nu kunnen we wel gaan."

We namen afscheid van de roofgierige stam, startten de motoren. De roofgierige stam wóóf, toen we langsreden. Toen sprong de Leeuwerik op van het strand en boven de duinen uit. Meteen zag ik Tolk met iets onrustigs in zijn blik naar links over de duinrand gluren - of hij daar iets onprettigs verwachtte, leek het. Onwillekeurig keek ik mee; keek ook Van Dijk, keek Naber.

Er was nu goed zicht. En in dit goede zicht lag, vast niet meer dan een krappe mijl van waar we gestaan hadden en bereid geweest waren om met die bekende Nederlandse heldenmoed onze eenzame positie tegen het wild woestijnvolk te verdedigen, achter de eerste duinrand El Arish, heel El Arish met kazernes, tennisvelden, een spoorlijntje, een radiostation, winkeltjes, een badhuis. ..

Terwijl Van Dijk en ik op de bak maar langs elkaar heen keken, begon Naber in de cabine de revolvers te ontladen en de patronen, één voor één, weer in de doos te doen.



# ONTMOETINGEN

1932

*'s Winters bij Creta.*

't Is de derde dag, en hartje winter.

Winter - dat wil zeggen, dat de hele route Oostelijk van Cairo in lekker vliegweer verdient te liggen. En het weer in die streken daar heeft het voordeel, dat er op te rekenen valt. Voorspellingen zijn daar altijd prijs. Men voorspelt voor de morgen van de zeven en twintigste niet, als ten onzent, Zuidwestelijke tot Noordwestelijke, later mogelijke Noordoostelijke tot Oostelijke wjnd, licht tot zwaar bewolkt met kans op regen, maar kortweg bijvoorbeeld voor Bagdad:

Augustus wolkenloos. En dan zie je er ook geen wolk tussen de eerste en Koninginsverjaardag.

Nu is het winter. Géén moessonwaterballetten; geen zandstormen; goede vliegvelden met hoogstens mogelijk wat plassen te Alor Star en zowat de hele uitreis wind mee. Het enige kunstje is nu, om zonder haken en ogen Europa in en uit te komen. Dat kan geweldig meevallen onder heldere, blauwe vriesluchten of voorbeeldig Rivieraweer. Maar het kan vriezen en het kan dooien. En, als u het mij vraagt, is dat mooie Rivieraweer maar een bijgeloof van de reisbureau's. Zo kan Europa ook tegenvallen als de Rhone-vallei met mist of mistral werkt of als de Appenijnen en de Griekse en Albanese knobbels in regenstorm of sneeuwjacht hun tanden. ..niet! laten zien. Weliswaar kan je dan desnoods door de straat van Messina en door de Golf van Korinthe en zo, maar die last heb je dan toch ook weer. Het is een kwestie van veine en de een heeft zesmaal zoveel verdriet als de ander, die de volgende dag van de andere kant gevlogen komt.

Maar op de uitreis heeft toch iedereen wel de derde of vierde dag Europa achter zich en vliegt dan vol rozige visioenen Egypte, het land van de eeuwige zonneschijn, tegemoet. Zo ook wij nu.. We zijn er méér dan voordelig uitgesparteld. Nederland's enige mooie winterdag viel toevalligt net op onze vertrekdag en de rest was net zo: we hebben op onze derde dag Athene al achter ons, hoewel we toch de lange route over Marseille gevlogen hebben volgens de vaderlijke raad, die de Bilt de dag vóór ieder Indië-vertrek uitbroedt.

Saluut, Europa! Saluut, Noordwestertjes op de Malmö-route; saluut, mistbankjes rond het Kanaal en lage regenwolkjes op de heuvels vóór Parijs - houden jullie de vrindjes thuis maar zolang bezig. Wij voor ons - we gaan een beetje zon halen. Saluut, Noordoosterijzelwind over Schiphol en ook gij, vaderlandse watersneeuwjachten; zij, die gaan zonnebaden, groeten u. Aan de andere kant van de witte bergtoppen van Creta wachten ons de warme tegeltjes rond dat blauwe zwemwater van Bandoeng, terwijl tussen Croydon, Ie Bourget en Malmö de rheumatiek haar kans krijgt. Onze derde dag en Europa achter ons, harde wind mee en al lekker in het zonnetje. Op tweeduizend meter snellen wij Afrika tegemoet boven een helwit, gesloten wolkendek. Daarboven steekt de rotsklomp van Milo, niet minder wreed gekloofd en daarom, althans uit vliegersoogpunt, minder appetijtelijk dan de Venus, juist onder ons uit. En vóór ons in de verte, bijt het scherpgetande, sneeuw witte gebit van Creta eveneens er boven uit in een ijlblauwe lucht.

Onbeschrijfelijk rozige humeuren hebben we. Dit is nu het goede leven! Vlieger: het baantje der baantjes!

Nog geen twee uur na Athene toeren we, nu op drieduizend, al over Creta. Ha, die Valk toch!

Tweehonderd vijftien kilometer loopt ze blijkbaar! Frijns en ik zitten van puur welbehagen beide tegelijk voorop.

" Vlieg je graag ?"

"Ja." Net als alle vliegers.

"Heb je liever wind mee of wind tegen ?"

"Méé." Net als alle vliegers.

"Dan vlieg je ook niet graag."



"Je bent gek. Maar weet je, wie vandaag graag vliegt? Smirnoff! Wat zal hij zitten te roeien!! Hoor je hem nog niet?" De marconist wuift met zijn hand van: hou je gezicht; ik heb hem net !

Frijns kijkt met leedvermaak naar het wolkendek, of hij er de tegenligger doorheen kan zien en ondertussen. bewerkt de radioman de seinsleutel aan de hand van het papiertje, dat we hem toegeschoven hebben.

Hallo, Iwan - gelukgewenst met je verjaardag! De Europese vliegvelden zijn goed. Je brieven van thuis lieten we in Athene; krijg je straks. We zitten op 3000 meter; boven het dek. Bovenkant wolken is op 800 meter. We schieten goed op; maken 225 kilometer. Wat 'n lekker weer, he? Sluitteken. Kóm maar.

En hij komt. Verontwaardigd brommen vanonder 't wolkendek zijn morsetekens. "Lekker weer? Hij vliegt vlak over zee en maakt nauwelijks 145 kilometer. Loopt nu net Creta aan. Of Europa erg slecht was ? Bedankt voor de belangstelling in zijn verjaardag. Heeft nog motregen óók! Het weer boven Afrika was: prachtig."

Met toegenomen leedvermaak staren we op ons van boven zo helderwitte wolkendak waar vanonder de motregen blijkbaar uit valt. Ha - die Turk! : veertig kilometer wind tegen heeft-ie op zijn verjaardag. En Europa nog voor de boeg! En wij over twee uur in Afrika bij prachtig weer. Laat ons daar een sandwich'je met die lekkere tong uit Rome op vatten.

Laten we er een kopje thee bij nemen. Jij nog een sinaasappel. Frijns ?

"Nou. Iwan. lekker weer bij de Appenijnen gewenst. hoor. Wij hadden in Europa merendeels sterke Noordenwinden..." (Ha!)

."Goede reis." Sluitteken; niets zegt hij meer.

Afgelopen.

Ergens daar beneden roeit er een zich moeizaam het Noorden en de natte winter tegemoet. Voor ons ligt de zonnige. brede luchtweg naar Indië open.

*'s Zomers in Jodhpur.*

'n Half jaar later ben ikzelf met Smirnoff en zullen we Frijns ontmoeten in Jodhpur. Iedere bemanning stuurt 's avonds waarschuwingstelegrammen van de vermoedelijke aankomst aan de agenten der maatschappij in de plaatsen die men overmorgen hoopt aan te doen. Zodoende weten wij tevens altijd vooruit. of we onze tegenliggers ergens in de lucht zullen kruisen of we de kans zullen lopen. dat we wellicht gelijk met hen op een tussenstation zullen zijn om te tanken (in welk geval menigeen een half uurtje eerder start, in de hoop, het eerst aan de pomp te komen; 't is teleurstellend, als de ander dan een héél uurtje eerder gestart blijkt) of dat we mogelijk een avond in eenzelfde hotel zullen doorbrengen.

's Zomers, en bij volstrekt normaal verloop, kruisen de toestellen elkaar boven de Middellandse Zee en boven Sumatra; dat ze daar elkaar zien, is een hoge uitzondering. Boven dergelijke onafzienbare vlakten van water of bos zonder veel oriëntatiemogelijkheid, is de kans, dat beide precies kruipen over dat rode koerslijntje, dat een mijnheer op Schiphol over de kaart getrokken heeft, minimaal.

De derde ontmoeting, die men dan heeft, is te Jodhpur, waar de uitreizende bemanning haar vijfde, de thuisreizende haar vierde nacht doorbrengt. Aldus gaat 't volgens het schema. Maar een enkele wat hardnekkige zandstorm of een voor een dag of zelfs een paar uren onbruikbaar geregend terrein kan die regelmaat verstoren.

Niet alzo vandaag! Want, naar we vanochtend in Jask en ook nog zoëven in Karachi gehoord hebben, zal Frijns vanavond in Jodhpur komen - die heeft zich dus in vier dagen regelmatig door het hele moessongebied heengewerkt, wat al weer een goed teken is voor ons, die er nu vlak vóór staan.

Voor ons is 't tot dusver alles rozengeur geweest, al dekt deze beeldspraak niet volkomen het zomeraroma van Bagdad. Bij prachtig zomerweer is onze Havik de eerste dag tussen 's ochtends vier en zonsondergang over heel Europa heen, want van Amsterdam naar Athene gefladderd. De volgende dag lagen we al om drie uur 's middags in het tuinzwembad van onze vriend

de dokter in Cairo.

Palestina, Irak, Perzië en Beloedzjistan zijn in hun geheel op de grond blijven liggen, toen we langs kwamen: geen zuchtje zand is opgewaaid naar de hemel, welke ons, drieduizend meter boven de hete hel beneden, een heerlijk koel en remousloos Nirvana geboden heeft. En zo trekken we nu, in de middag van onze vijfde dag, in indanthrene stemming langs onze laatste zeshonderd kilometers tot Jodhpur, in het bijzonder gesticht door onze allerlaatst gesmaakte veine om die Franse mail te hebben ingehaald. Die was in 't pikkedonker een uur vóór ons uit Jask gestart; we waren ons net aan 't aankleden toen ze over het dak raasden. Precies volgens onze teerstgekoesterde hoop kregen we de machine echter nog een half uur vóór Karachi in de gaten; we zaten haar toen precies achter haar staart, daar ze, net als wij, de kust volgde. Met maar een páár toeren op elke motor méér, liepen we haar een kwartier later vorstelijk voorbij en draaiden éven voor haar binnen. Even wilde zeggen: ook even eerder aan de pomp.

Dus éven eerder beginnen met tanken en de douane en zo, en aldus drie kwartier eerder weg dan nummer twee in de file. Of men wil of niet - men wordt listig langs de Indië-route. AI is dan zulk een listigheid nogal goedkoop als men een welhaast 20% snellere machine heeft.

Een uurtje voor Jodhpur, terwijl het vlakke land van Rajputana onder ons door schuift onder een grijze en dreigende lucht, vertelt Koopman, dat hij gehoord heeft, dat Frijns bij Jodhpur zich áfmeldt omdat hij gaat landen. Dat is vroeg; dat is een goed teken. Sinds Karachi zijn wij in het gebied der zware regens gekomen: tot en met Siam kan het nu met bakken uit de hemel komen. Watergordijnen van fantastische dichtheid kunnen neersuizen, die vliegvelden in weinige uren onbruikbaar kunnen ranselen of een dag-etappe zonder pardon afsluiten. Als Frijns reeds zo vroeg in Jodhpur is, betekent dat een vlot verloop van zijn lange etappe Calcutta-Allahabad-Jodhpur, met vlotte starts, dus goede velden en een korte vluchttijd, dus met weinig ómvliegen, dus met weinig zware regenfronten, ook niet boven dat bergtraject tussen Benares en Calcutta. Minder een oprechte verheugenis in Frijns' voorspoed dan de overweging, dat de regentijd misschien een van zijn korte pauze's is ingegaan, is het, die ons elkaar tevreden doet aankijken. Wie weet, treffen wij het daar morgen óók wel.

Als Jodhpur's hoge bergvesting uit de vlakte rijst tegen een achtergrond van zware stortbuien, die de Havik dus alweer net misloopt, staat beneden op het veld de Kwartel al verankerd en wel olie in te nemen.

“Hallo, die Hoogeveen!”

“Hei, die Rinus!”.

De mécaniciens hebben elkaar al getroffen, als wij in de cockpit de motoren nog laten uitdraaien. Die van de Kwartel krijgt zijn post van thuis, en beide hebben het dan meteen al over hun olietemperaturen: ". . . ik heb in de klimstand op de middenmotor niet meer dan tachtig graden gehad. .."

Smirnoff en ik hebben de besognes, die des vliegers zijn, terwijl de auto van Mr. Sanghi, de agent, wacht, om ons naar het nabije hotel te brengen.

Maar als wij met alles klaar zijn en alleen Westrate en Koopman, met wat inlandse hulp, nog een uur werk aan motoren en machine hebben, laten we die auto dédaigneus met de koffers weggrijden. Staan daar niet zes kamelen, die materiaal hebben aangebracht voor de hangar van het sportvliegtuig van de maharadja? Wie zou er dan met een auto gaan!

Onder het gebruikelijke protest worden er twee tot knielen gebracht, met de gebruikelijke zeer zware remous komen ze overeind; ellendig hoog wordt zo'n beest als het onder je gaat staan. Dan rijden we als grote sheiks met vier lege volgakamelen naar het hotel en als deze merkwaardige escadrille voorrijdt, valt Frijns in een kamerjas bijna van zijn verandah van enthousiaste bijval. Tevreden stijgen we af, met enige moeite verbergende, dat zulks een ontzettend iets mag heten. Als zo'n beest begint met van vóren te knielen schiet je alleen in geval van veine niet onverwachts over de kameelskop; als het daarna van achter knielt, kieper je op het kantje af niet over de staart en na die twee bewegingen is het hele kameel pas halverwege de vloer.

Frijns is geweldig te spreken! Morgenochtend in Karachi zal hij het regengebied uit zijn en desondanks heeft hij tot hier toe nog haast geen bui gehad. Om plaatselijke buien in de Golf van Bengalen heeft hij gemakkelijk heen kunnen vliegen. In Rangoon en Calcutta was de laatste drie dagen samen maar een centimeter regen gevallen, terwijl Rangoon er van de maand toch 54 moet hebben. En men verwachtte, dat dit droge intermezzo nog een dag of vier zou aanhouden.

Smirnoff en ik knipogen tegen elkaar over onze grote glazen lemon squash. Dan kruipen wij er dus ook nog door. En de velden

? Wel - Bangkok nog keihard, maar dat krijgt de meeste regen ook pas in September. Rangoon goed; Calcutta en Allahabad ruim voldoende. Alleen Akyab schijnt slecht te wezen, maar Frijns is daar niet geland - wat kun je trouwens anders verwachten van een oord, waarin in Juli ruim tweemaal zoveel regen valt als in Nederland in een heel jaar !

Zo zijn er voor allen goede vooruitzichten als we later aan het diner zitten: acht man bemanning en vier passagiers met aan de tafel naast ons de bemanning van het Franse postvliegtuig voor Frans Indo-China, die we de goede gegevens van Frijns oververteld hebben. Een rozig etentje Voor ons de goede kans op gunstig moessonweer , voor Frijns en de zijnen na drie weken reizen goed zomers Europa en de thuiskomst weer voor de boeg na een voorspoedige reis.

Later zitten we onder een open sterrenhemel nog een uurtje in de tuin: twaalf Hollanders, door het lot samen een avond in midden Rajputana tezamen gebracht. Het is windstil en nog warm. Soms klinkt schreeuwen van pauwen door het donker over de tuinen; soms gaan over het gazon de hoge gestalten van de Indische bedienden met de vreemde silhouetten hunner hoofddoeken. Er is koffie gekomen. De dag is om; morgen komen er voor allen weer zestienhonderd kilometers. Nu is alles rustig. Sigarettenrook en gesprekken over en weer door de Indische avond. Vreemd en aardig is dat: twaalf Hollanders in Jodhpur.

" ...en laat je in Bagdad kamer 17 en 18 niet

aansmeren...”

" ...een monster van de benzine in Bushir ..."

" ...nóg vijf procent er af en ik ga kippen houden op

de Veluwe. .."

" ...thuis. .."

" ...nee, dán die van die juffrouw uit Suez ..."

" ...in Budapest moet je 's avonds op het Ritzterras

langs de Donau gaan eten. .."

" ...hij zegt, weet je waarom getrouwde mannen

langer leven dan ongetrouwde ? nee, zeg ik; het

is ook niet zo, maar 't lijkt langer, zegt-ie. .."

" ...in zware remous het kraantje van de bochtaanwijzer háást sluiten. .."

" ...de volgende ochtend zat ze er waarachtig weer.

" ...in Bagdad 1300 in de schaduw, maar er wás

geeneens schaduw. .."

"...nou,mafze..."

"...mafze "

" ...maf ze. .."

" ...wel te rusten, mijnheer; u wordt om vijf uur gewekt; ik zal uw brief aan de heer Frijns meegeven. "...mafze... "

De volgende ochtend draaien zes motoren tegelijk proef, als het licht geworden is.

“Nou, saluut hoor!”

"Happy landings !".

"Máák ze, jongens!"

"De groeten op Schiphol!"

"De groeten in Bandoeng!"

Daar rijden, als op Schiphol, twee K.L.M.-machines, samen, naast elkaar, naar de start: in het hartje van Indië. Maar in de ene heeft een hand de kompasrand op 256 gedraaid: richting Karachi; richting huis. En bij ons staat 97 voor: richting Allahabad-Bandoeng. Een paar handen wuiven in cockpits en cabines.

Dan nemen beide machines tegelijk hun aanloop, maar buigen, rijzende in de klare ochtend van Rajputana, scherp uiteen.

Bij Me Prachuabkhirikun.

Een paar dagen later zijn we Bangkok voorhij: juist gestart van het vliegveld Don Muang, dat nog immer even droog was als Frijs het heeft aangetroffen, en op weg naar Alor Star en Medan. We zijn ‘er’ inderdaad vrijwel droog doorgekomen! We hebben het ongelofelijk zien regenen, en dat is al. We hebben wel eens wat gezigzagd tussen douches links en rechts, maar daar is het bij gebleven.

Tevreden broemt de Havik nu Zuidwaarts, weg van het regengehied en er op gespist om haar bemanning vanavond weer in een Hollands hotel te brengen: het Hollandse hotel in Medan, dat Soer vanochtend verlaten moet hebben. De talrijke pagode's van Bangkok's tempelwijk zijn aan stuurboord voorbijgeleden; de onafzienbare, natte rijstvelden der Siamese hoogvlakte braken af in de Golf van Siam, waarover we koers naar Kobluk gezet hebben. Soer moet nog een kilometer of vijfhonderd voor ons uit zitten, schatten we. We zullen hem wel niet zien, maar zullen hem toch onze goede berichten van de vliegvelden, die we passeerden, kunnen geven.

Op een paar honderd meter boven de zonnige, onbewogen watervlakte, waarop een lichte rimpeling ons vertelt, dat we een zwak windje tegen hebben, glijdt de Havik zonder één remoustikje verder. Een der passagiers is zich op de toiletgelegenheid gaan scheren en behoeft niet bang te zijn, dat hij Nederlands grondgebied met een paar jappen in zijn kin zal behoeven te betreden. De beide anderen hebben naar boeken in het net gegrabbeld, toen we de kust verlieten - ze hebben al zoveel water gezien sinds we een aantal ochtenden geleden over de Loosdrechtse plassen gingen. Toch zit er iets aardigs in om hier, tot mijlen en mijlen ver uit de kust, de merkwaardige systemen van netten en houtwerk als op het water gestippeld te zien, waarlangs de Siamese vissers hun slachtoffers over honderden meters afstand die bepaalde kant uit dwingen, waar een trechtervormig bouwsel hen in grote fuiken leidt. Althans zie je ze zo in de Loosdrechtse plassen niet.

Primitieve bootjes met twee of drie man drijven hier ver van een wal, die wij ternauwernood en zij vast niet meer zien, indien tenminste ook bij Siam de aarde rond is. Wat overigens nog zo zeker niet is.

Want wanneer men verschillende Siamese of Europese kaarten van Siam neemt, kloppen daarop uitgezette afstanden of hoeken maar bij uitzondering. Meridianen lopen op de ene kaart over dit, op de andere over dat dorp. De aannemelijkste verklaring van dit irriterende verschijnsel is, dat de aarde alhier een paar vreemde deuken of bulten heeft, die bij iedere verschillende methode van kaartprojectie op een geheel eigen wijze uit de bus komen. Men schrijve mij althans hier geen brieven over, want ik meen het niet.

Zoals altijd, als we Bangkok gepasseerd zijn, hebben we het plezierige gevoel, dat we nu tenminste na dagen lang Oostelijk te hebben gekoerst, een goed eind naar onze Zuidelijke bestemming opschieten. Bangkok ligt op 14° N.B.; Alor Star op 6° N.B., en die acht graden jassen we er zonder tussenlanding door. Vrijwel pal Zuid gaat het. What about Soer?

Een half uurtje na Bangkok krijgen we hem te pakken.

"Môge, Soer! Ben je d'r ook ? Wij zijn d'r ook. Akyab onbruikbaar, maar de andere velden voldoende; Bangkok zelf uitstekend. Jullie brieven liggen in Rangoon. Wij zitten 160 km vóór Kohluk.'

„Môge! Zijn jullie de moesson al weer door knapen ? Achter ons zijn weer en terreinen O.K. Wij kruien precies over de honderdste meridiaan. ter hoogte van Chumporn. schat ik. We zien geen kust. Ik ga een streek of wat links opsturen om jullie te ontmoeten. Vliegen op 200 meter ...

..Gaan ook naar 200 meter. Zullen 500 meter buiten de kustlijn blijven...

„O.K...”

We wachten. Aan beide zijden van de ruim driehonderd kilometer. die ons scheiden, vreten Havik en Snip nu ieder elke minuut hun drie kilometers naar elkander toe. Zal het lukken?

.Als we de grillige. soms lage. soms rotsachtige kust van Malakka bij een vooruitstekend deel omlopen. is er genoeg zicht om een vliegtuig op een behoorlijke afstand te zien aankomen. Maar de tijd. die verloopt tussen het ogenblik, waarop men, ook bij goed zicht, een eendekker, welke haast tweehonderd per uur maakt, kan gaan onderscheiden. en het ogenblik. waarop die voorbijflitst. is maar uiterst kort als men zelf óók een kleine tweehonderd per uur opschiet. Als het ogenblik der gehoopte ontmoeting gaat naderen. turen we dan ook scherp met ons drieën uit: Smirnoff en ik zitten beide voorop en Westrate staat tussen ons in ook al over de middenmotor te staren. De marconisten in beide machines laten de laatste tien minuten elkaar niet meer los; alles moet nu snel gaan. Op 500 meter uit de kust; op twee honderd hoog suizen we voorwaarts, ergens Oost van Malakka boven de Golf van Siam, een Havik op weg naar Java, een Snip op weg naar de Haarlemmermeer.

Koopman steekt mij snel een briefje van Soer toe.

" Tien km vóór prac."

We kijken op de kaart; Prac staat er niet op, wel echter Prachuabkhirikun, maar ze hebben in de Snip natuurlijk geen tijd om dat te seinen. Dat Siamees ook! We seinen terug:

„8 km vóór Pr."

Bij Prachuabkhirikun zal het dus zijn. Nog twee minuten. We turen, wat we kunnen, buigen alle drie voorover of dat wat helpt, maar wie 'm 't eerste ziet, krijgt twee blikjes cigarettten.

Tergend draait de secondenwijzer.

Nog niet...

Nóg niet...

Hei! Smirnoff ziet hem, wijst! Iets meer aan zijn kant - links vooruit, treedt een stip uit de blauwe lucht, recht op ons toe; met de zon in de rug moet hij ons eerst gezien hebben, want tegelijk reikt Koopman ons Soer's laatste kreet toe:

"Stuur links!"

Een stip - snel groeiend. -

Een vliegtuig - een eendekker: ónze; dé Fokker-vorm. Dé Snip!

Twintig meter van elkaar suizen de machines langs elkander heen - het is niet dan een flitsen: bij vierhonderd kilometer snelheidsverschil! Tóch hebben we achter de cockpitruiten even iets als het wuiven van armen kunnen zien.

Hollandse groeten, bijna honderd graden Oostelijk en veertig Zuidelijk van Amsterdam van toestel naar toestel gewoven over de Golf van Siam. Nog even fluit de radio:

"Three cheers for the K.L.M.!"

"And for Prachuabkhirikun!"

Ondertussen houdt Smirnoff zijn hand op voor zijn verdiende tweemaal twintig cigarettten.

Achter het front.

De volgende dag tegen vier uur in de middag heeft Smirnoff, die het laatste kwartier met beide handen om het volant onbewogen had zitten sturen, zich plotseling naar mij toegebogen en gezegd :

"Zullen we nog verder gaan, of niet ? Wat mij betreft is 't nou mooi geweest. Laten we er maar uitscheiden"

"Je hebt gelijk - laat ze verder maar naar de weerlicht lopen. Laten we hier landen en blijven. Dat bezeten gevlieg, dag in, dag uit!"

Smirnoff heeft er verder niet meer over gepraat, maar de gashandles dicht getrokken en de drie Wasps, al evenzeer volkomen vliegmoe, hebben geen kik meer gegeven. We hebben geen bocht meer gedraaid. Recht toe, recht aan hebben we de Havik uit laten zweven, lager, lager. ..sneller en sneller is de grond gaan lopen: rauwe bodem met natte sawah's, kampongs, bamboebos en klapper - nog een kampong - een hoge rij klappers nu vlak voor de machine. ..er over heen. ..en tenslotte zweefden we, gelukkig boven een lange, groene vlakte, uit. We rolden en remden. We stonden stil. We stapten er uit en we zeiden: "Ziezo." We waren in Bandoeng.

Duimelaar en Blaak hebben ons opgewacht. En dit is een goed ding op deze Indië-vluchten: in Bandoeng is men nog een dag of wat genoegelijk met twee bemanningen. Op lange vluchten is het niet goed dat de mens alleen zij. De mens heeft in Europa een week of acht alléén gevlogen op de kleine lijnen: naar Londen, Parijs of Malmö; Twente of Vlissingen. Dan krijgt die mens een week vakantie met een andere mens en samen vliegen ze op een ochtend naar Bandoeng. Daar vinden ze de bemanning van het toestel, dat een week voor hen uitgevlogen heeft. Wij vinden Duimelaar en Blaak.

"Hallo!"

"Hallo!"

Wat zien die kerels er patent uit! Geen wonder - Bandoeng is op de Indië-route wat de étapeplaats achter het front was. Ginds rommelt het trommelvuur van moessonbui en zandstorm, hier is het 't goede leven. 's Ochtends begint de dag met geurige thee, welke de jongen op de voorgalerij brengt, als de zon in de heerlijke Indische ochtend juist boven de bergen rijst.. Dan is er het goede, Hollandse eten - geen gezeur van Engelse smaakjes meer, maar het solide, uitgebreide Hollandse ontbijt; een ontbijt, dat men nergens in de wereld zo goed en smakelijk vindt als in de Nederlandse provinciehotels en hier in Bandoeng. Niets is zó aanlokkelijk als om daarna door de parken en tussen de tuinen van deze ruime, mooie stad langzaam naar het zwembad te wandelen. Daar is het gezellige, zongestooft water van het Centrum met zonnebad en glijbaan, het koelere, sportievere Tjihampelas, ginds, op de helling bij Dago het mondainere bassin in een wijde, Indische bloementuin: Bandoeng-Plage. Over alles straalt de zon en bruint de huid, welke een dag of tien geleden door de koude regen van een Hollandse winter of een Hollandse zomer nog gestriemd is. Daar is na afloop het genoegelijke zitje bij Bogerijen als tout Bandoeng in de na-ochtend over de Bragaweg voorbij komt. Dit alles gezien tegen de achtergrond van de rijsttafel bij Homann, welke de ochtend besluit. Dát is tenminste een rijsttafel! Men zit aldaar als Doornroosje: één voor één komen de goede feeën in de gedaante van stille Javaantjes in de rij hun kostelijke gaven aanbieden. Weliswaar komt de boze fee je toewensen, dat ,je van dit dagelijkse Pallieter-maal een buik zult krijgen, die niet meer óm te slepen zal wezen, doch de allerlaatste fee wenst je dan weer, dat je naar Holland terug mag vliegen, zodat je die buik heus wel weer kwijtraakt. Zo eten we onbekommerd gedurende een dag of vier met twee volledige bemanningen rijsttafel. Rijsttafel eten met Duimelaar, - dat is een inspirerend iets; dat vergeet je je hele leven niet meer. Rijsttafel eten met Koopman, die in tien dagen twintig maal rijsttafel eet: iedere dag, als ieder bijkans bewusteloos geraakt is, laat hij voor zich alleen de goede feeën nogmaals au grand complet aantreden! Een verheffend gezicht - deze rijsttafels achter het front!

Want achter het front blijft het. En de communiqué's van het gevechtsterrein, die elke middag in de Preangerbode staan, welke de kamerjongen gelijk met de thee na de siësta komt brengen, worden druk besproken; géén frontbulletins gingen ooit iemand meer ter harte dan ons deze courantenberichten gaan, als we, nog gemakkelijk in pyama, samen theedrinken op de galerij.

"De Kwartel is in Boedapest." Frijns heeft dus een dag verloren - die moet zand gehad hebben. Nou - ze waren in Jodhpur ook zulke optimisten - dat krijg je dan.

"De Snip staat in Calcutta, daar de vliegvelden van Gaya, Allahabad en Jhansi onbruikbaar zijn door de hevige regenval der laatste dagen." Ha, die Soer - wat zal hij het land hebben. De moesson is dus weer losgebroken. Overigens is hij dus het kwaadste stuk weer door en een paar uur sterke zon doen Allahabad verbeteren. Maar mijn vrouw krijgt nu haar verjaarsbrief niet op tijd.

"De IJsvogel staat in Allahabad" - ja, dat is logisch - Geyssendorffer kan daar nu dus ook niet starten; die kan dus op zijn vroegst pas Maandag hier in Bandoeng zijn."

De berichten van het front zijn ongunstig. Ginds woedt het moessonoffensief en valt het gordijnvuur van regen en zand. We roeren onze thee, gaan een beetje verveeld maar wat schaken. Smirnoff zit lang over een zet te denken, grijpt een paar maal aarzelend naar zijn koningin en zegt dan: "Als Jhansi droog is, is er nog geen benzine." "Hij zou het uit Calcutta in blikken mee in de cabine kunnen nemen," peins ik, en Smirnoff neemt, zonder het minste genoegen, mijn paard, dat ik ondertussen vergat.

Maar de volgende middag is hij over de winst van een ellendige pion al in een stralend humeur. Want er is goed nieuws van het front. De garde heeft er zich, eens te meer, doorheen geslagen. De Snip is in Jodhpur, Geyss is in Rangoon, Frijs in Amsterdam. Wie gaat er mee naar de sociëteit en vanavond naar de bioscoop ?

Dan is het de beurt aan nieuwe troepen, om ingezet te worden. Duimelaar en Blaak gaan met Van Brugge en Naber weer terug naar Amsterdam. We brengen ze naar het veld. Ze zijn puik gehumeurd na al die rijsttafels en met het vooruitzicht van over tien dagen weer thuis te zijn. Voor hen gaan er nu elke dag weer 1600 kilometers áf.

Vijftienduizend gedeeld door zestienhonderd is maar tien meer.

"Nou, jongens, blijven jullie hier in dit apenland nog maar wat dysenterie krijgen."

"Schiet nou maar op; je zal zien, dat we anders nog gelijk met jullie in Amsterdam zijn - we komen nog in escadrille-van-twee Schiphol binnen. Een escatweeë."

"Kan best. Wil je je brieven soms zélf mee nemen?"

"Nee, hou ze nou maar."

Na weinige minuten verdwijnt de eendekker, een stip tegen het blauw, richting Batavia-Schiphol, langs de Westelijke helling van de Tangkoeban Prahoe.

Over vier dagen zullen we op ditzelfde veld Geyssendorffer en zijn bemanning ontmoeten.

En dan schiet ook onze tijd alweer op. Bandoeng-Amsterdam-Bandoeng-Amsterdam-Bandoeng-Amsterdam. ...wat zal het aardig wezen om later, samen met allemaal oude kerels van tachtig jaar, die je bij Creta, in Jodhpur, bij Prachuabkhirikun en in Bandoeng hebt ontmoet, bijeen te zitten en met mummelende monden hoofdschuddend te zeggen: " ...we vlogen naar Indië. .."

## AFSCHUWELIJKE VLUCHT MET VAN DIJK

1933

Het begon eigenlijk al op een avond in Jask. We hadden in die eenzame Hollandse bungalow op het strand met het hele internationale gezelschapje onder het portret van de Koningin door Ottens een haast volkomen Hollands menu opgediend gekregen, waarin een schotel van Perzische krabben en kreeften behendig een goede plaats gevonden had. Nou - zo'n avondje in Perzië, hè; genoegelijk eigenlijk - met napraten buiten.

Het was eerst allemaal erg vredig geweest, maar toen begon Van Dijk het over jagen te hebben. In het begin ging dat ook nog heel goed, want onder die passagiers waren ook jachtliefhebbers en ze hadden het druk over snippen en konijnen en houtduiven en weet ik veel. Maar toen ging de commandant het hogerop zoeken. Hij kreeg het over die keer, toen hij eens op jacht in Jask geweest was en 's nachts ingewanden van geiten naar de heuvels had laten brengen als lokaas voor hyena's.

Ik zie ons nog zitten luisteren - het klonk daar in het duister aan de zee, waarvan je telkens het schuim zag lichten, werkelijk indrukwekkend. Nou - en hij kroop dan op zijn buik met zijn geweer, he. .." en toen, in de schaduw van dat rotsblok, hoor ik ineens een licht geschuif van tastende poten en licht gekras van nagels en daar staat me, geen tien meter van me af, precies tegen de volle maan op een ander rotsblok plotseling een grote hyena. Hij heft zijn kop, luistert. ..millimeter voor millimeter hef ik mijn geweer ook in de schaduw, om het in het. maanlicht niet te laten glanzen, maar durf het zodoende niet hoger te brengen dan mijn dij, zodat het een knieschot moest worden - zo'n schot, als waarvan ik maar eenmaal gelezen had in een boek van Karl May. Het geweer tegen mijn dij, gespannen kijkend naar de kop van de hyena, die nu zijdelings omlaag begon te snuiven naar de lucht van het geitenvlees, boog ik langzaam mijn knie met de aangedrukte geweerloop ..."

"En ? ..." vroegen we allemaal tegelijk in vier talen, maar even ademloos. Een ogenblik zweeg heel Perzië. Toen zei Van Dijk eenvoudig:

"Het éérste schot recht door 't hart. Met 'n knie-schot! Hij viel van de rots, waarop hij gestaan had en plofte precies voor mijn voeten. Ik heb 'm door die Perzen naar de kist laten slepen, zodat de bemanning 'm 's ochtends zou kunnen zien. anders hadden ze me weer niet geloofd. Ze geloven me nooit."

"Oh, splendid. What a swell story," zuchtte de Amerikaanse, die ondanks de volle honderd graden, welke het in Jask na zonsondergang gebleven was, ingespannen had zitten luisteren naar het verhaal.. En ze keek een beetje schichtig achterom over de onbegroeide landtong, waarop de K.L.M.-bungalow immers staat, alsof ze verwachtte, dat de verzamelde Perzische hyena's daar ergens achter de zandduinen stonden te wachten om wraak te komen nemen. Haar man rookte zwijgend en had het jachtverhaal kennelijk bijzonder gesavoueerde.

De Fransman had "épatant" gezegd en verder gezwegen. de Duitser zocht naar een sterker verhaal, maar kon er zo gauw niet op komen, wij van de bemanning zochten naar een tactvolle aansporing voor de commandant om verder te vertellen. Maar dat was niet nodig. Want nu vroeg de Amerikaan:

"Hebt U langs deze route ook wel eens op gróót wild gejaagd, Captain ?"

"Niet veel," zei Van Dijk. "We hebben zo weinig tijd. Soms op Java tijdens het verlof, op wilde varkens - nu, dat telt niet mee - och, het mag niet veel naam hebben: een paar dozijn van die zwijnen. ..wat hyena's en jakhalzen hier en bij Jodhpur ...een stuk of twintig krokodillen in de Moesi en de Ganges. ..och nee, dat was allemaal niets."

"Nóóit tijgers?" vroeg de Duitser, en stond blijkbaar op het punt om met een geweldig avontuur voor de dag te komen. Van Dijk had toen al op zijn horloge gezien, dat we al over zeven uur voor de start naar Karachi gewekt zouden moeten worden en ondanks zijn succes al kennelijk gevonden, dat het nu welletjes was. Ik zou veel zenuwslopende emoties uit een oogpunt van wenselijkheid van service aan passagiers misgelopen zijn, als die Duitser hem daarmee niet uit zijn tent gelokt had, waar hij eigenlijk pas alleen maar zijn neus buiten gestoken had.

Helaas - natuurlijk wou hij toen een collega-jager de triomf van de laatstvertelde geschiedenis van de avond niet gunnen en begon hij, quasi even, met bestudeerde nonchalance, als om er nu maar een einde aan te maken:

"Nee - nooit...dat wil zeggen maar één keer. Maar het wordt te laat. ..".

"Waarachtig niet; vertellen!" zeiden een paar onverantwoordelijken.

"Nou, - we waren een avond op een uitreis in Palembang en op de club hoonden ze me, omdat ik nog nooit op tijgers gejaagd had - alleen op konijnen en zo, zeiden ze. Ik maakte me kwaad, ik zei: vóór ik morgen start, heb ik er een. We hebben gewed. Ik heb met veel moeite een inlander gestrikt om mee te gaan en me met een auto naar een droge kali een mijl of twintig Zuid van de stad laten rijden, waar pas sporen gezien waren. Die inlander droeg een geweer; ik het andere. Ik had zes schoten op elk. Dat tweede geweer was tegen het weigeren van 't mijne, zoals U begrijpt.

Nou - we kwamen bij die plek en die vent wees mij de donkere opening in het oerwoud, waar de sporen vandaan gelopen hadden. We wachtten. Hij was bang; voortdurend. Ik vergat soms helemaal waarom ik er zat, maar even later klopte me 't hart toch soms ineens in de keel: het was dan ten slotte toch een tijger, waar ik op zat te wachten.

En toen, ineens, een licht geschuif ...en twee vonken van ogen op die plek. Ik schrik, maar leg meteen aan; ik schiet.. dan zie ik, dat ik gemist heb. Want de ogen, die even weggedoken zijn, rijzen weer op dezelfde plaats omhoog.. weer schiet ik. En weer mis ik, want het beest, dat blijkbaar geschrokken is en teruggeweken, vertoont zich na hoogstens een minuut opnieuw. Mevrouw



- het zweet hrak me uit en die inlander stierf bijna. Nóg eens. ..en nóg eens. ..zes maal; ik ruk het andere geweer uit die vent z'n bevende handen, schiet. ..schiet. ..de elfde keer ten slotte. "Als de toean nu niet raakt. .." klappertandt die dajakker. Ik hef het geweer voor de laatstmogelijke maal. Wat mij toen door 't hoofd speelde. ..het is of je je hele leven in een flits voor je ziet. ..en ik schiet: páng: de laatste kans."

Die Amerikaanse kneep haar stoel stijf vast. Allen zagen we Van Dijk strak aan.

"Und?" drong de Duitser.

"Raak! Want hij kwam niet meer terug. Een kwartier wachtte ik, want ik ben sterk tegen 't nemen van onnodig risico, 'n kwestie van K.L.M.-discipline. Toen gingen we kijken."

Weer werd het gewoonweg angstig stil in Perzië, op het geruis van de Golf van Oman na, totdat de Amerikaan in de beklemming gedempt vroeg: " Well, Captain ?"

" Well - het was eigenlijk wel een aardig gezicht," meende Van Dijk, "want daar lagen twáálf tijgers, en állemaal tussen de ogen! Maar laten we nu gaan slapen."

Ach, wij, bemanning van de Havik lachten ons eigenlijk nog tranen om de algemene verbouwereerdheid, maar de passagiers waren toen al door dat afgrijselijke liegen van hun gezagvoerder min of meer onthutst en dit te meer, omdat ze nu niet meer wisten, wat of ze van dat knieschot op die hyena moesten denken. Alleen de Amerikaan zat hoorbaar te grinniken. Maar de Duitser zei, dat zulk een fantasie hem te ver ging. Straks zou de Kapitän ons nog willen vertellen, dat hij op een zeeslang gejaagd had. Nee - toen hij eens op de tijgerjacht was. .

Toen begon het verdriet.

"Zeeslangen ?" zei Van Dijk. "Maar zeeslangen bestáán ! Nee: nu in ernst. Ik weet er wel twintig te zitten."

De stemming der passagiers aarzelde op deze verrassende mededeling tussen starre ijsigheid en wederom ontbolsterend enthousiasme. Marconist en mécaniciens vielen daarom zonder bedenken met eensgezinde animo voor een idiote situatie in: natuurlijk bestonden zeeslangen. Je zag ze haast op elke Indiëvlucht. Ze waren meestal gelig, soms meer bruinig. Weet je nog wel, lange, die ene keer bij Ormara...?

"Heus, gelooft U me. Ze zijn een meter of acht, negen lang; als ze stilliggen, lijken het vraagtekens. Of ook wel asperges. Nee - wérkelijk. Van een meter of tweehonderd hoogte zie je ze 't best. En ik weet ze precies te zitten. Morgen, op weg naar Karachi, zal ik ze U laten zien tussen Gwadar en Ormara."

De baas van de Havik was zo pertinent, dat de opvarenden werkelijk vol hernieuwd enthousiasme naar de bungalow keerden, om zich met nog zes uren slaap op de veelbelovende vlucht van morgen voor te gaan bereiden.

De volgende morgen tegen een uur of zeven reikte de Amerikaan, die vanaf Jask nauwgezet de kaart had zitten bijhouden, een briefje naar de cockpit door, toen we de beloofde plek op drieduizend meter hoogte naderden. "We gaan toch wel wat lager vliegen?" las ik en ik zag achterom, dat hij zijn filmtoestel al aan 't uitpakken was. Ik reikte het papiertje aan Van Dijk, die mij een kwartier geleden nogal opmerkelijk vroegtijdig was komen aflossen en nu met een onbewogen Oceaanvliegersgezicht de Havik gestadig naar omhoog zat te trekken.

Anderhalve meter stijging per seconde wees de variometer. Hij las het briefje met studie en trok een gezicht van: verdorie, da's waar ook, die zeeslangen. Dan vroeg hij mij of ik even aan de passagiers wou gaan vertellen, dat er beneden zoveel tegenwind stond, dat we noodzakelijk op grote hoogte moesten blijven, in verband met de benzinevoorraad en zo. Kassian van die slangen; we zouden ze wel net niet kunnen zien - en hij staarde weemoedig in de peilloze diepte, waarin je nog geen walvis van een blikje sardientjes had kunnen onderscheiden.

Toen ik in de cabine keek, zag ik, dat de mécaniciens, die al meer met Van Dijk gevlogen had, in slaap was gevallen en de marconist maar zo'n beetje in zijn mappen met instructies zat te bladeren. Maar de passagiers waren daarentegen, in het vooruitzicht van the thrill of a lifetime, vol activiteit.

Een hele batterij van binocles en fototoestellen lag gereed: ze zouden die zeeslangen even raken !

"Ik durf niet," brulde ik Van Dijk in zijn oor.

"Waarom niet?" 't is toch zo!?" schreeuwde hij terug, maar trok de Havik nog een eindje verder naar de stratosfeer toe. "Zeg dan er bij, dat ik in Siam olifanten weet te zitten; wittige en zo. Reusachtig grote olifanten; zeg maar: wel zestig. Nee: táchtig!"

Omkijkende, zag ik de passagiers allen even hongerig naar de cabinehoogtemeter zitten kijken, of die al zakte en besloot meteen, om in geen drie uur de cockpit meer te verlaten, lachte de commandant vriendelijk doch beslist toe en bond mezelf met schouder- en buikriemen muurvast aan mijn stoel.

Als hij het lef had, moest hij zelf zijn twintig gelige en bruinige zeeslangen maar tegen tachtig witte olifanten gaan ruilen.

Nu: Van Dijk en het lef hebben! Hij ging.

Maar zeven uur later, in Jodhpur, viel er nóg een ontzettend pijnlijke stilte in het toch al trage tafelgesprek, toen er toevallig net een schaal met nog veel meer dan twintig van die gelige sliertasperges verscheen. ..

Nu is het dus te begrijpen, dat ik het drie dagen later, achter Bangkok, werkelijk wárm had, toen we, op 3000 meter boven die lauwe Golf van Siam toch niettemin maar 14 graden buitentemperatuur hadden. Vanzelfsprekend maakte ik me sinds de vorige avond in het hotel de zwaarste zorgen.

Weliswaar was die avond werkelijk vredig begonnen. Het afscheidsdiner van de Franse passagier, die in Bangkok linksaf moest naar Saigon of Shanghai of zo iets, was perfect uitgevallen en het feit, dat we in de slechtste tijd het ganse gebied van de Zuid-West-moesson vrijwel zonder regen waren gepasseerd, had de humeuren zoet als honing gemaakt.

Tijgers en zeeslangen waren vergeten en vergeven geweest -- en toen had de Amerikaanse, verdorie, aan de beloofde olifanten gedacht. De Duitser vertelde daarom, dat hij er in Afrika eens zeven tegelijk op honderd meter afstand gezien had en toen zei Van Dijk, dat hij op tien meter afstand gevlogen had over zeventig. Toen gromde de Duitser: "U kunt wel zeggen, dat U ook nog over de Atlantische Oceaan gevlogen hebt." "Maar ik héb ook over de Atlantische Oceaan gevlogen," zei Van Dijk en toen stond de ander op en ging op het balkon wel tien minuten lang naar de Siamese sterren staan kijken. Dat was alweer een ontzettend pijnlijke ervaring.

"U houdt ons toch niet voor de gek?" vroeg de Amerikaanse nog.

"Mórgen wilde olifanten. Ik weet ze precies te zitten," bezwoer Van Dijk met zijn staalste gezicht.

En onder de indruk van die waanzinnige eed zat ik nu naast hem op de bok en had het, bij 14°, warm vanwege het besef, dat het prestige van de K.L.M. thans aan een zó dunne draad hing, dat ik die niet meer kon zien. Ik wist alleen maar, dat ik op acht Indiëvluchten maar één keer één olifant gezien had en dat was niet eens zo'n erge wilde, want er zaten zeven Jodhpurse kindertjes op. En van Dijk, die in geen 14 maanden op de Indiëlijn geweest was, zou ze nu uit 1000 km Malakka eens eventjes kuddesgewijs te voorschijn goocheiden. Waarbij hij dan nog geheel buiten het gezicht van de kust navigeerde, wat de kans op olifanten ook al niet groot maakte. ..

,De Amerikaan reikte een briefje naar de cockpit. Er stond precies hetzelfde op, als wat mijn zoontje de hele tijd vroeg op de middagvoorstelling in 't circus: " Wanneer komen de olifanten nou ?" -maar in plaats van kinderlijk vertrouwen proefde ik er ditmaal de bitterste ironie in. Doch Van Dijk liet zijn blikken keurend over de eindeloze Zuid-Chinese Zee weiden en schreef ijskoud terug: "Over 1 uur 25 minuten."

Na in de cabine omgekeken te hebben, restte mij slechts één wens meer: uitstappen en verder gaan lopen, om deze blamage niet meer mee te maken.

Gestadig sukkelden we echter voort naar 't Zuiden precies over de 100ste lengtegraad Oost. Diep beneden was de zee nauwelijks gerimpeld; van tegenwind viel ditmaal zeker niet te spreken. Een paar eilanden schoven aan: hoogopgaande rotsen met dikke pruiken van oergeboomte. Later naderde van rechts langzaam de lage Oostkust van Malakka en we liepen tenslotte over die woeste grensstreek van Zuid-Siam met haar enorme, onbetreden wouden, moerassen van het smalste strand tot diep in het binnenland en de zo abrupt uit de kustvlakte oprijzende rare rotsen. Een enkele kampong, een enkele rode weg - verder alles jungle. Elke boom leek op elke andere boom, de kaart gooide er ook maar zowat met zijn pet naar en in elk volgend moeras stond óók water: de streek, waar we altijd maar op het kompas overheen gaan zonder verdere verifiëring, in de gedachte, dat je tenslotte tóch wel op de meren van Sengora uitkomt.

"Wanneer komen de olifanten nou?"

"Over even tien minuten."

Het was gewoon om te huilen en na acht minuten schreeuwde ik: "Nou wil ik er uit!"

"Hoeft niet," schreeuwde hij terug, "Daar staan ze al!" En het léék een ridicule trucfilm, maar het wás de opwindende werkelijkheid. Een paar honderd meter buiten de rand van het oerwoud en tot over de knieën wadende door het overigens onafzienbaar moeras, bewogen zich werkelijk dozijnen van die dikhuiden traag voort. Maar toen het geloei van de Havik hen bereikte, keerde zich zeker de helft tegen onze, op slechts enkele tientallen meters hoogte aandaverende kist. Het leek sprekend, of ze daar de laatste veertien maanden op Van Dijk hadden staan wachten en Van Dijk trok een gezicht alsóf ook.

Woedend waren ze.

Een dozijn enorme mannetjes maakte een ware slagorde; ze hieven allen de slurven en kwamen in een vreemde, trage draf op ons toe. Dat duurde maar weinig seconden - roef! daar daverden we vlak over de kudde.

Maar we draaiden en probeerden het nog eens. En wéér was het een onvergetelijke sensatie: de aanvalslijn van woedende dieren met de enorme uitstaande oren en geheven slurven, welke zich naar ons toewendde. Eén haaltje aan het hoogtestuur had ons vanzelfsprekend honderden meters hoog gebracht - tóch was het gezicht beangstigend.

De vrouwtjes en de jonge dieren keerden zich van ons af en waadden snel naar de bosrand. Maar nog eens raasden wij vlak langs de kudde. En toen ten slotte weer heen, richting Alor Star, over het moeras, waar we, een paar mijl verder nog één eenzame, wellicht uitgestoten gigantische mannetjesolifant zagen, die in blinde nijd ons tweemaal van vlakbij de onvergetelijke sensatie leverde: een olifant, die een vliegtuig aanviel!

Daarna zat, hup! de Havik weer op vierhonderd meter en anderhalf uur later aten we spiegeleieren met ham en rose pudding toe in de bungalow van Alor Star. Wat een belevenis; wat een enthousiasme! Je had die passagiers moeten horen !

"Jetzt glaube ich auch, dasz Sie über den Atlantischen Ozean geflogen sind," zei de Duitser met sportieve zelfoverwinning.

"May be, after all, that you got some of these tigers," overwoog de Amerikaan en streelde liefkozend zijn filmcamera.

„I ...well, I'll tell all my people at home that I've seen the seasnakes as well," zei zijn vrouw.

Maar Van Dijk glimlachte slechts. Want wederom was het prestige van de K.L.M. in het Verre Oosten gered.

## KERSTNACHT OVER PALESTINA

1939

Een Kerstnacht in Folkestone, o, geen sneeuw, geen adventstille sterrenhemel, geen roerloos woud, die Kerstmis. Mist, de natte, dichte mist, waarin een man, die 's middags het pad bovenlangs de krijtrotsen opgelopen was, zijn kraag op, de sterke geur van Barclay's in zijn pijp, alleen de zee ergens beneden nog maar gedempt had kunnen horen, maar niet meer zien en zich glimlachend had afgevraagd of dit nu hun geprezen Engelse Kerstmis moest voorstellen. Mist, witte mist, mist over hun eiland vanover de Oceaan, vanover de zee; mist, waarin ieder duisterend house tot onvoorwaardelijk castle werd en waarvan het aansluipen boven half Europa 's middags al beluisterd was door ieder, die zich tevergeefs een "Kerstavond in Londen" gedacht had:

"Croydon 2--4 km zicht" ..."Croydon 1200 m zicht" ..."Croydon 800 m zicht, snel afnemend" "Extra waarschuwing aan allen: Croydon thans 100 rn zicht, landingsverbod, Gravesend 150 m, Heston 80 rn, alleen Lympne nog 2 km, afnemend" ...ja zo kon alleen hun merry England zijn Kerstviering beginnen en ijlings waren we allemaal, uit Parijs, uit Amsterdam, uit Berlijn, uit Kopenhagen, uit Brussel, naar dat laatste gaatje Lympne bij Folkestone, komen aansteken, de kous op de kop, maar daarom nog niet van plan nu de Kerstavond te gaan verkniesen. Wat een geheide avond werd dat toen juist: een dozijn vliegers uit Frankrijk, Nederland, Duitsland, Denemarken en België voor één laaiende open haard, al gauw één plezierige volkenbondsbijeenkomst met de beste whisky, de beste tabak en de sterkste verhalen van vliegen boven Europa en naar Indië,

die ooit bijeen een avond onvergetelijk gemaakt hebben. Soer heeft daar nog bijgezet en vóór hij viel. En ook de internationale kameraadschap is spoedig voorgoed verloren gegaan. Maar wat een ijzersterke herinnering, niettemin, die Kerstavond van vliegers in Folkestone ...!

Wie het, telkens weer, zo voelde, dat er ieder jaar toch eigenlijk maar één groot Feest is, kan zich van bijna ieder jaar langs de luchtlijnen wel een kerstverhaal met een inhoud herinneren, vaak van een Kerstmis in de verte, die sterk sprak door gedachten aan Holland, soms van een thuiskomen uit de verte, juist als de zilveren slingers weer in 't eigen huis tussen de dennetakken gehangen werden. Zo valt er te vertellen van een drukkend warme avond in een kampong in Batavia, waarop in een armzalig bamboe huisje twee in de tropen gestrande Duitsers bij de drie dunne kaarsjes van een schraal kunstparretje, made in Japan, zongen van

"Du grünst nicht nur in Sommerzeit,

Nein, auch im Winter, wenn es schneit,

O, Tannenbaum ..."

terwijl het er zo helemaal niet naar uitzag, dat ze ooit Duitse dennen, winter en sneeuw terug zouden zien.

Zo is er ook een verhaal van een ontroerde meisjesstem, die middelnederlandse poëzie voorlas: van de ezel en de os bij de kribbe, en van de hemel, die open ging:

"Die sterren gheven ons lichten schijn

Al door den hemel ghedronghen,

Maria die heeft haer lieve kint

Mit ganser minnen ghewonnen."

op een milde, zomerse Kerstavond daar ginds aan de kleine maanlicht-overglansde Zeekoeivlei onder de Tafelberg, waar later bij ons kampvuurtje een ernstige Afrikaner uit de Bijbel las en de eigen Hollandse taal en beelden gedragen werden op de geurende nachtwind van Kaapland: "en sij het haar eersgeborene Seun gebaar en Hom toegedraai in doeke en Hom in die krip neergelê, omdat daar vir hulle geen plek in die herberg was nie.

En daar was skaapwagters in die selfde landstreek wat in die oop veld geblij en in die nag oor hulle skapen wag gehou het.

En meteen staan daar 'n engel van die Here bij hulle en die heerlijkheid van die Here het rondom hulle geskyn en groot vrees het hulle oorweldig.

En die Engel sê vir hulle: Moenie vrees nie, want kijk, ek bring julle 'n goeie tijding van groot blijdschap want vir die hele volk sal wees."

En nog andere verhalen zijn er, maar de enige Kerstnacht, waar ik eigenlijk niets van te vertellen heb, was mijn enige Kerstnacht in het Heilige Land.

Want juist die nacht is er eigenlijk niets gebeurd. Hoewel mijn Reiger overnachtte in Lydda, juist onder die heuvelen, vanwaar een mens sterren boven de Geboortekerk juist in het Oosten moet zien staan, heb ik er niet de herders ontmoet, die daar ook nú nog in die nag oor hulle skapen wag hou. Ik ben toen op die heuvelen niet geweest.

Er valt van geen enkele ontmoeting te vertellen, die misschien juist deze laatste Kerstmis vóór de oorlog in de herinnering een

sterk accent had kunnen geven. Wonderlijk: in een leven dat aan goede Kerstherinneringen rijk is, vullen ergernis en storend rumoer de historie van de enige Kerstviering juist bij Bethlehem.

Twee dagen vóór Kerstdag 1939 hadden we uit Napels moeten vertrekken om normaal volgens schema naar Batavia te vliegen, de eerste dag over Athene tot Alexandrië, de tweede van Alexandrië over Lydda en Bagdad naar Basra. Maar 's ochtends om vier uur belde de vertegenwoordiger al op met de eerste tegenslag.

"Hallo, zeg, je kunt wel blijven liggen, hoor. De post uit Holland is weer eens niet aangekomen. Die treinen, dat is een ellende. Ik heb zelfs nog geen telegram van de Brennerpas, dat die daar gepasseerd is."

"Mooi is dat! Hoe laat kan hij nu op zijn vroegst hier zijn?"

"Vanmiddag om twee uur."

"Nou, dan ga ik vandaag alvast niet meer weg. Met dat slechte weer van de laatste dagen ga ik vanavond bij Athene vast niet in 't donker tussen de bergen avonturen. Licht je de passagiers in?"

"All right. Nou, maf ze, verder."

Verveeld door die tegenspoed hingen we die dag in Napels rond. Ik zond telegrammen naar Palestina en Irak om te verzoeken om de toestemmingen tot nachtvliegen, welke in die tijd van oorlogsdreiging al vereist werden. Kreeg ik die, dan kon ik proberen, Napels-Basra achtereen te vliegen om zo mijn dag achterstand weer in te lopen.

Nam dan met de bemanning alle nieuwe oorlogsvoorschriften nog eens door: daar had je een nieuwe verplichte corridor bij Singapore, een verboden gebied bij Karachi, een verplichting tot dalen bij Akyab en bij Moulmeyn ...overal op de aarde was motorgebrom in de lucht toen al de gedachte aan bedreiging van leven en have gaan wekken, die aan het menselijk vliegen tenslotte metterdaad en voorgoed het aureool ontnomen heeft. Keek nog eens een paar brieven van de Directie door: over de benzineprijs in Medan, over afgave van koerierspost in Batavia, over een passagier: " ...die op uw vliegtuig van Athene naar Karachi geboekt is. Wij verzoeken U, Mr. L. zoveel mogelijk terwille te zijn, daar de serie artikelen, welke hij over zijn wereldreis in belangrijke Amerikaanse bladen zal publiceren, voor de K.L.M. van het grootste nut zal kunnen wezen. Het zou ons aangenaam zijn, indien U onderweg aan zijn wensen zoveel mogelijk tegemoet zoudt kunnen komen en wanneer U de tijd zoudt kunnen vinden, hem des avonds nog enige attracties voor passagiers van de plaatsen langs de route te tonen."

Geërgerd door deze extra last overwoog ik, dat deze zo belangrijke Mr. L., áls ik mijn dag zou kunnen inlopen, alleen in Basra een avond met ons zou doorbrengen. Daar wáren geen attracties, op honderd mijl in de omtrek niet en bovendien zou hij er na de twee étappes-in-één, wel doodmoe aankomen. Zou hij ze in Amerika hoogstens een lofdicht op de bedden te Basra kunnen voordichten.

Dat viel dan weer mee.

Maar het viel niet mee.

Want die nacht holde zich ergens bij Sicilië een depressie uit, die ons elkaar al meesmuilend deed aankijken, toen de weerkaart er ons onder het olielampje van Napels' primitieve meteobureau mee kwam verbazen. Dát kon raak worden! De wind rukte daar in het wijkend duister trouwens al aan de vleugel, de Reiger deinde moeizaam op de stoten. Het voetenroer kon ik nauwelijks alleen houden, toen de klampen losgenomen waren en de machine in dwarswind naar de startplaats getaxie'd moest worden.

"Heb je gezien of er geen koffers los liggen?"

"Ik heb alle zware dingen uit 't net gehaald, chief."

"Nou, bind jij je dan ook vast. En stop die kaartentrommel weg, dat die straks niet door de ruit vliegt. Hou 's even mee 't voetenroer vast." Met stijve benen hielden we met beider macht het roer uitgeslagen.

"Nou. ..nou zal je 's een kist op z'n huid voelen krijgen. Klaar? Daar gaat 'ie dan!"

En daar ging 'ie! Na nog geen honderd meter start sleurde een windstoot hem letterlijk van de vloer en hing ik meteen met twee

handen aan één kant van het stuur aileron te geven, zo'n vinnige klap omhoog kreeg de rechtervleugel nog extra. Dat was zo'n remoustik, waarbij nét niemand meer lachte, en precies zulke kwamen er nog een paar dozijn voor we zelfs maar de Vesuvius gepasseerd hadden.

De wind stond de Reiger pal op de kop, - een wind, die aan de grond vrijwel storm, op duizend meter hoogte volle orkaankracht had, zodat ik na twintig minuten vliegens vijftig hele kilometers afstand kon meten. .. Een wind, die in bezeten woede naar de diepe depressie toejoeg als een bergstroom naar een ravijn, die boven de Middellandse Zee ongeremd vaart had kunnen zetten tot de sneeuwbergen van Griekenland en Italië hem hadden opgevangen.

Daar hadden de steile kammen hem omhoog gejaagd, de warme zeelucht naar de ijzige kammen opgestuwd, zodat alle toppen en gaten witte, uitwaaiierende nevels hadden gekregen en vuile stapelwolken zich vormden, waaruit hagel en zware ontladingen neersloegen tot de stormstoten over de kammen weer in loeiende valwinden in de dalen omlaag gesmaakt werden, of in de zee, waar het water dan wit kolkte tot ver van de rotsen onder deze neerbeukende machten.

Over achthonderd kilometer ranselden de stormen de bergen en die volle achthonderd kilometer was er voor de Reiger geen pardon. De passagiers lagen alle groen achterover in hun stoelen. De marconist, die zich even had moeten losmaken, was met zijn hoofd tegen het dak geslagen en zat al met een zwachtel om nog voor we Foggia dwars hadden; de steward, die de verbandkist had moeten halen, was daarbij onderweg tegen de W.C.-deur gesmaakt en had zwaar zijn arm gekneusd. Stijf in de riemen zaten Von Rosen en ik te sturen.

We kregen gore hagelwolken te nemen, waarin alle radio-ontvangst wegviel door de ratelende elektrische storingen. Soms tornde de Reiger recht tegen de vlagen in, twee minuten later maten we plotseling twintig graden drift als de wind zich onder ons een zijdal ingestort had, en onze tien ton gewicht met zich meespoelde of de duizend paarden niets meer in te brengen hadden. De romp kraakte. Vijf uren hingen we in de touwen eer we in die beruchte heksenketel, waartoe iedere storm bij Athene de steil ingesloten vlakke van Tatoï doet verkeren, de Douglas meer dwarrelend dan vliegend aan de grond kregen en tien Grieken aan elke vleugel nodig waren, om hem voor de hangar te krijgen.

Daar stond de lunch, waar geen mens van at. Drie passagiers waren zelfs niet eens meer te bewegen om de cabine tijdens het tanken te verlaten. "We zochten een paar luie stoelen om even uit te blazen.

"Rotzooi."

"Vodden."

Maar aan de lunchtafel zat met een irriterende en luidruchtige opgewektheid de Amerikaan, die hier in Athene in zou stappen en mij zo speciaal aanbevolen was.

"Good morning, Captain. Glad to meet you. Goede vlucht gehad ?"

Ik zei, dat het tamelijk winderig geweest was, met onze beroepmatige onderschatting terwille van het humeur van de klanten.

„0, dat kan mij niet schelen. Dat doet me niets.

Absoluut niets. Ik heb over de Rockies gevlogen in een beestenweer, waarin die dag twee machines vleugelbreuk kregen van de remous.. en ik was kiplekker. Ik heb ook in een typhoon van Tokio naar Nanking gevlogen en ik vond het heerlijk, Captain!"

"How very interesting, Mr.L !" (O, hemel, was het er zó een. .)

"Ja, ik heb er een half miljoen mijlen opzitten. Vier maal New-York-Frisco. Twee maal met de clipper over! Ik heb. ..ik ben. ..ik heb. .."

Hij had, hij was, hij had. Zijn mond stond niet stil, het hele halve rustuur niet. Wat hij al niet meegemaakt had! Wat een spannende boeken hij daar over niet geschreven had! Hoe de Amerikanen daarnaar rijkhalsden! Hoe volgaarne hij onze aardige, werkelijk flinke K.L.M. met zijn pen vooruit zou kunnen helpen! Als we tenminste een goede indruk op hem zouden maken. Ha, ha, ha, ha, ha, ha. .Maar daar was hij zeker van, ha, ha, ha, ha, ha, ha.

"Vent, hou in vredesnaam je mond!" zei Von Rosen, die ondertussen nog de post zat uit te zoeken en altijd op ongelegen ogenblikken met z'n beetje aangeleerde Hollands uit de hoek kwam.

"Jij ook" ... "We'll do our best, sir," glimlachte ik dan tot de gast, vervuld van een intens medelijden met mijzelf vermits deze bereisde en begaafde held niet op een andere machine geboekt had.

Op de vijf uren vlucht tot Alexandrië hadden we maar één meevaller: dat boven het kleine stukje Griekse bergen dat we nog te overvliegen hadden vóór boven volle zee de remousstoten afnamen, de storm de Reiger nog net genoeg oplawaaien verkocht om onze Mr. L., ondanks alle machtige routine met Rockies en typhonen, volkomen groen en geel en met uitgeknepen maag zwijgend en blind achterover in zijn stoel te krijgen.

Verder was er geen aardigheid aan. Santorini deedte ons in rustige lucht geheel onverwachts een valse keiharde klap uit, die mij met mijn hoofd tegen het schakelbord deed vliegen. Van de leizijde van Milos stortte een valwind omlaag, die ons driehonderd van de vierhonderd meter vlieghoogte omlaag drukte. Creta had een barriere van onweer die ons een statische ontlading op de neus deed oplopen, waarvan we elkaar nog minuten later knipperend zaten aan te kijken. Pas na vier uur, toen Afrika in de buurt kwam, namen wind en onrust wat af, de schroeven denderden niet meer zo wild in windstoten, maar draaiden weer hun gelijke, zware dreun, de vleugel kwam steiler te liggen, de steward kon zelfs een paar koppen thee kwijt! Maar toen hadden we er ook allengs tien uur op zitten.

Een uur voor zonsondergang waren we in Alexandrië. "Daar zijn we dan eindelijk. Dágje! Storm tegen sinds Napels. Hoe zit 't er mee? Zijn de nachtvlichtvergunningen voor Palestina en Irak binnen?"

Ik moet bekennen, dat ik half hoopte, dat ze uitgebleven zouden zijn, dan hadden we een paar uur later in bed gelegen, Kerstavond of geen Kerstavond. Maar de agent had althans één telegram binnengekregen. Palestina had geen bezwaar. Irak zou wel volgen, Lydda zou ons dat eventueel in de lucht wel toeseinen.

"Nou, gooi er dan maar weer duizend liter bij. Dan zullen we maar op hoop van zegen met inhalen beginnen. We kunnen vannacht om vier uur in Basra zijn, met wat veine.

Terwijl de Reiger weer opgetankt werd, stond ik even naast de hangar in het zand. Het woei niet hard meer, boven Afrika.

Rustig lagen kamelen aan het strandje. De wolken bewogen langzaam. Na tien uur geraas van motoren en elementen, na tien uur gespannen bezigheid met de slingerende machine leek er even een kwartiertje rust bereikbaar. Mis evenwel! Daar had je de Amerikaan, opgekikkerd, vol rumoer.

„t Moet aan de olijfolie gelegen hebben, Captain.

Die Griekse keuken! Anders was ik nooit luchtziek geworden. Blijft 't verder onrustig?"

"Ik denk van niet, Mr. L." .

"Fijn! En we vliegen dus verder de hele nacht door? Goed zo! Ik hou van nachtvliegen. Eenmaal, tussen Chicago en New York ..."

En daar kwam weer een verhaal. Toen kwam de politiek ook nog! Amerika had feitelijk de oorlog van '14 tot '18 gewonnen. Amerika zou ook ditmaal de beslissing brengen, hoe dan ook. Amerika maakte al jaren lang de eigenlijke wereldgeschiedenis, of wij dat in Europa nu geloven wilden of niet. De dictatuur van het gezond verstand, if see what I mean.

„I see, Sir."

"Don't sir me. George is my name." En ja, wij in Europa, wij konden geen werkelijkheid zien. Hij was er zeker van, dat onze tijd voorbij was. Ouë boel, als ik U niet beledig. Amerika, dát was de toekomst.

Ik zei, dat wij voorlopig nog ons partijtje mee dachten te spelen.

O.K., o.k., -maar ons hoogtepunt was toch voorbij. Iedereen had respect voor Europa, voor Holland.

Natuurlijk, een groot verleden, Rembrandt, Hals, Tromp, Fine fellows, - maar dat was, met de rest van de Europese cultuur, toch gewéést. Een mens moest de moed hebben de werkelijkheid in 't gezicht. te zien. Hij wist het wel, wij in Holland zaten maar naar het drama van de geschiedenis te kijken als nette burgers van een balcon naar straatrumoer en wij dachten, dat het verval van beschavingen alleen anderen aanging. No, brother, hij, George L., had zijn eigen, betere theorie, gebaseerd op

nuchtere feiten. Listen to old George! Over de ondergang, die bij iedere bloei hoorde, over het falen van iedere beschaving als de tijd gekomen was. The Roman Empire you know. Over de dood, die bij iedere geboorte al zeker was, over. ..

"De machine is klaar," kwam Von Rosen zeggen, ietwat voorbarig, maar als welkome verlossing na eerst van een afstandje mijn beleefd toeluisteren te hebben staan uitlachen.

"Very sorry," onderbrak ik de stortvloed van afgezaagdheden. Dan vlogen we opnieuw allengs de duisternis in. De lucht werd heel stil, al vóór Port Saïd losten de wolken op en tenslotte schoven we als roerloos onder een hemel vol sterren de Kerstavond van het Heilige Land in. Onder ons glansde flauw de zee in een vage, metaalblauwe spiegeling, laag stond de rijzende maansikkel boven de horizon. waar in de verte de bergen van Judea al moesten schuil gaan in de nacht. Kerstmis werd het weer, maar terwijl de Reiger rustig voortgong, ervoer ik met wat spijtigheid in de getemperd verlichte cockpit bij 't in routine afstaren van de instrumenten en de sterren-overvonkte kinnen, dat ik mij ditmaal tot enig beleven van Kerststemming niet meer opwerken kon. Al die uren storm, de spanning, het geklets van die Amerikaan, het vooruitzicht van die vliegers, die in de nacht nog vooruit lagen. ..dat alles wekte alleen maar meer een doffe moeheid en het idee, dat ik straks ná Lydda beslist een paar uur zou gaan slapen in de cabine, dan moest Von Rosen maar sturen, dan moest 't van 't jaar maar Kerstmis worden zonder mij.. .

Net toen de lichten van Tel Aviv zichtbaar werden, bracht de radio het bericht, dat Irak géén toestemming tot nachtvliegen gaf. Ik stuurde de steward langs de passagiers om hen mede te delen, dat ik dan maar in Lydda in het heel goede hotel op het vliegveld zou blijven overnachten en bracht de machine omlaag in de gedachte, dat ik het zó wel goed vond. We hadden gedaan wat mogelijk was om in te lopen en konden nu rustig zonder zelfverwilt op de grond gaan eten en in het nieuwe stationsgebouw onbekommerd een goed bed opzoeken in plaats van een te nauwe stoel in een machine die de hele nacht boven de woestijn aandacht zou blijven vragen.

De Reiger stond stil. Boven het platform gingen de lichten op en wierpen over de machine een weldoend schijnsel dat een gevoel van thuiszijn wekte en van saamhorigheid, aan de ramen van het restaurant kwamen gasten zien, wat er nog voor bezoek uit de nachthemel was komen strijken. De passagiers liepen naar binnen, Arabieren haalden bagage uit de cabine en brachten die naar de douane. Wat stijf, wat loom van de lange dag maakten wij voorop in de cockpit schoon schip. Ziezo, dat zat er weer op. Waar was de kaart voor morgenochtend ? De graphieken hier achter mijn hoofd. Nu nog de koers naar Bagdad opzetten. Even zat ik nog stil in mijn stoel; het gaf altijd een zwaar, goed gevoel van bereikt hebben als na een rumoerige vliegtag de machine tenslotte op zijn nachtstop gebracht was en als buiten misschien nog wel beslommeringen wachtten, maar in het laatste ogenblik alleen in de stilgeworden cockpit zelfs de vermoeidheid een verworven kostbaarheid kon toeschijnen.

Voor een verlicht raam boven in het stationsgebouw, waar de mij al jaren goedbekende commandant van de luchthaven met zijn gezin woonde, stond het silhouet van een Kerstboom waaraan juist een klein meisje met een vlammetje het eerste kaarsje wilde aansteken. Als hij het vroeg, zou ik daar beslist nog even binnenlopen alvorens in bed te kruipen, - misschien zou het tóch nog even Kerstmis zijn ?

Maar toen ik uit de machine was gekomen en de hall in liep, kwam de Amerikaan mij al stralend van de ongebreideldste verwachtingen tegemoet.

Hij had al eens eventjes een plan in elkaar gezet na overleg met de barkeeper! Ik moest beslist met hem mee! Het King David Hotel in Jeruzalem was immers in het hele Oosten beroemd? Nou, maar daar moesten wij dan toch vanavond zeker naar toe ? !

Ik zei, dat ik er niet zo veel voor voelde. ..de lange dag. ..de storm. ..

Née, née, hij had al een auto besteld, Jeruzalem was immers maar een uur ver weg. Wat duivel, 't was toch maar ééns Kerstavond in 't jaar, hij zou mij daar eens even een paar cocktails van eigen vinding laten drinken, waarom ik hem mijn hele leven zou blijven prijzen. Best cocktails in the world, sure!

Bovendien, had hij al gehoord, moesten er een paar Amerikaanse journalisten in Jeruzalem zijn, met die onlusten en de dreigende oorlog; die kende hij vast wel, die moest ik ook ontmoeten. En hij wou mij nog van alles vragen voor zijn artikelen, ik mocht hem niet in de steek laten. Come on, come on, hij stond er voor in, het zou in de beste bar van Jeruzalem een dénderende avond worden!

Het is een aardig vak, vlieger. Maar niet altijd. Een half uur later rende onze taxi met brutale koplampen en bij elke draai snerpend claxongeloei op de oude heuvelen van Judea toe.



Een dénderende avond, dát werd het.

Het verweer tegen het geweld van een orkaan, die zich na vijfhonderd kilometer aanloop op de ijstoppen van Griekenland en Calabrië geworpen had en alle motorgeraas in hagel en onweer van Napels tot achter Creta, werd er in de herinnering rustig bij. Dat had tenslotte allemaal bij het vak gehoord; daarmee had onder alle ergernissen door toch een besef van door de jaren gegroeide gemeenzaamheid bestaan; een mens kon er mee overweg als het moest. Maar wat moest iemand aan met onder een kerstboom loeiende saxofoons, krijsend geblaas op toeters, dronken zoenende paren onder mistletoe, de suspecte chansons van een canailleuse sopraan en álle lawaaiïge uitzinnigheid van een negerband, die de nacht verscheurde, gezeten rondom de koppen van een bijbelse ezel en os, die ze papieren lolmutsen hadden opgezet ?

In de luxueuse stampvolle hall van het King David Hotel, later tussen de schreeuwende kleuren van een dure bar, denderde en grolde de bezeten muziek onvermoeid naar de morgen. Have another whisky? Good fun, What!

Tabaksrook hing in walmen rond de sparretakken, de drums dreunden, een gillende blonde vrouw sloeg in de armen van haar partner half over onze tafel heen, de Amerikanen bulderden van de lach. Splendid, what a girl!

En ondertussen, over het rumoer heen met schreeuwerige nadruk betoogd, moest ik luisteren naar de heldenverhalen: "eens in Shanghai ...ik pakte hem bij zijn kraag en ik zei, nee, neger, dan zal George L. jou eens manieren leren. ..vloog in een onweer boven de Alpen. ..tell me, konden de twee vrienden morgen niet gratis meevliegen tot Bagdad? ...Have another whisky. ..Verdómd goeie muziek, zeg!"

Zó was het Kerstmis in Jeruzalem. Ik heb nog een ogenblik alleen op het terras gestaan, terwijl achter de open vensters de band tekeer bleef gaan. Duizend maal meer Kerstmis was het geweest in Folkestone of bij Kaapstad dan hier bij Bethlehem, waarvan heel in de verte de lichtjes onder de sterren tinkelden. Het maakte moe, niet eens meer met de moeheid na arbeid of van onwillig verdragen rumoer, maar met triestig gevoel van mislukking. Om het lege geschreeuw van dit armzalig "feest" in deze nacht, en zo om álle lege rumoer van een hele armzalige wereld in deze tijd, om álle volstrekt hopeloze drijven dier wereld verder en verder af van de vrede, die in de eerste Kerstnacht aan de mensen van goeden wille was toegezegd, om de mateloze eenzaamheid waarin, toen al, plaats had gevonden het wonder van een Geboorte van wie alleen door zichzelf en door de dood geboeid bleken.

Over de bandmuziek kwam een stem, een hand greep mijn arm. Ik was toch zijn vriend ? Hij, George L. himself, hij was mijn vriend. Have another highball. Nog één uurtje blijven, tot die bruine danseres nóg een keer was opgetreden. ..Is that O.K. with you, Captain ?

Toen wij tenslotte terugreden naar het vliegveld van Lydda, mijn Amerikaan in slaap gevallen op de achterbank zo gauw als hij in de taxi geholpen was, had ik geaccepteerd dat ik dit jaar alle Kerstfeest missen zou. Goed - áls er geen oorlog kwam een volgend jaar beter dan. Het voornaamste was nu nog een paar uur in bed te komen. De auto reed een poort uit, langs in het maanlicht klare, witte landhuisjes, hobbelde buiten de stad even langzaam over een opgebroken stuk weg langs palmen en reed daar ineens op een velg. De Engelse chauffeur begon zwijgend te cricken. Onderwijl liep ik wat rond, doelloos eigenlijk tot waar terzij van de weg een hoge, donkere heuvel zich in het maanlicht aftekende tegen de sterrenlucht.

Dit is een kerstverhaal zonder inhoud. Er is daar bij die heuvels niets voorgevallen, die ogenblikken. Er valt van geen enkele ontmoeting te vertellen, die misschien juist deze laatste Kerstmis vóór de oorlog in de herinnering een sterk accent had kunnen geven.

Daar was alleen maar de stilte, - de diepe, zich herinnerende stilte van deze heuvelen van Judea, die een plotseling aan alle rumoer onttrokken mens eensklaps en onvoorwaardelijk met bezinning op het Wonder van dit landschap overvuld heeft. De stilte van het Heilig geworden land temidden van een luide, onheilig geworden wereld; de stilte van het Mysterie waarvoor geen plaats was geweest noch ooit zou zijn in enige herberg - en waarin het misschien niet eens Kerstmis is geweest, omdat er geen blijdschap in trilde, alleen wat verdriet om de blijvende eenzaamheid van het heilige in een wereld, die zich het onheil verkiest.

Rondom de duistere schaduw van de heuvel lagen wijd de velden in maanlicht. Dáár hadden wat herders de ster gezien in een stilte als deze en waren, temidden van een wereld vol onverschillig rumoer, het wonder gaan zoeken met vreugde en verwachting. Alsof God's vrede tussen de mensen ooit een schijn van kans zou krijgen. Alsof de wereld er zich, met soldatenvolk van Herodes en Pilatus of vliegers van 1940, niet onherroepelijk tegen teweer zou stellen. Kerstmis was het - en het werd in deze stilte een zekerheid, dat de volgende Kerstmis alle christelijke volken aan elkaars keel gesprongen zou vinden. Er wás geen hoop voor het Wonder; zó zeker zou de wereld altijd de sterkste blijken, dat een waardig mens al niet

anders kon doen dan zich, tot dit soort verlies bereid. bij de ándere zijde te scharen. Een mens; ook een volk. misschien.

"All set, sir ."

Bij de taxi stond de chauffeur en veegde zijn handen af aan poetskatoen.

"A very clear night, sir."

"Yes, wonderful."

Naast het geopende portier zag hij even mee op naar de sterren boven de donkere heuvel.

"You know what they call this place, sir ?"

"No. What is it?"

"They say it's Golgotha. A queer place, for a Christmas night, sir."

Kon een mens zijn eigen hart horen slaan ?

"Not so queer, perhaps."

We zijn zwijgend naar Lydda teruggeden. Het volgend jaar met Kerstmis was ik nog opgesloten in bezet Nederland; daar werd toen net openlijk met moord op Joden begonnen. Pas negen jaar later, na de oorlog, kwam ik in Palestina terug, toen de Verenigde Naties wilden trachten vrede te brengen door Joden en Arabieren te verzoenen; Bernadotte werd daarom toen op diezelfde plek gedood en de politieke partij der moordenaars betoonde zich daar even ingenomen mede als de Hogepriesters het tweeduizend jaar tevoren geweest waren.

Sindsdien heb ik het Heilige Land niet meer met dezelfde ogen als vroeger kunnen zien.

Laat mij deze herinnering aan de historie van onze lijn afsluiten met de vermelding van het feit, dat de ontplooiing van ons werk in December 1948 wilde beletten, toen India en Pakistan en nog enige landen in het Midden-Oosten aan de K.L.M. verboden om de betrokken grondgebieden te overvliegen zowel als om daar landingen uit te voeren. Dit verbod, in het leven geroepen door een vriendschappelijke houding dezer staten tegenover de antiNederlandse machten in Indonesië en gesteund door Westerse invloeden in deze landen, zette tijdelijk de lijn geheel stop. Het gegons in de nog steeds overeind staande houten barakjes op Schiphol in deze periode overtrof alle gegons, dat ooit uit enigerlei korf vol boze bijen vernomen is - en precies een maand na uitvaardiging van het verbod maakte gezagvoerder De Haas met de Constellation "Franeker" de eerste vlucht over een geheel nieuwe route, namelijk via Khartoum en Mauritius, naar Batavia - een lijn, die sinds 28 Februari 1949 regelmatig geëxploiteerd werd, een landsbelang diende, veel geld kostte en, met de 3000 zeemijlen tussen Mauritius en Batavia verreweg de langste zeeroute ter wereld was, die ooit in de wereld werd afgevoegen.

En zo bestaat dan, zoals het al in het begin van dit hoofdstuk gezegd werd, in 1949 de K.L.M. dertig jaren. Op 7 October 1949 gaan in alle vijf de werelddelen de vlaggen uit. Dertig jaar is weliswaar niet zo erg lang in de geschiedenis van de menselijke ondernemingen en de Sphinx bij Cairo kan, met de Pyramiden achter zich, misschien wel eens even de schouders ophalen als er een jubilerende K.L.M.-machine over zijn hoofd gevlogen komt, maar hij zal dan toch moeten bedenken, dat zijn Pyramiden maar zo oud zijn als het menselijk bouwen en de K.L.M. zo oud als het menselijk vredesvliegen; - het zou ieder van ons verwonderen als Zijn Eeuwige Onbewogenheid om het menselijk pogen dan tóch niet iets welwillends zou krijgen.

Nee, dertig jaren is enendeels niet zo lang.

Maar anderdeels is het zo lang als een man kan vliegen. voordat hij er mee uit moet scheiden en het werk van zijn leven opgeven. Het is zowat de langst denkbare tijd, waarin althans diegenen uit een generatie van vliegers, die geluk hebben en de windmee, kunnen hopen mee te mogen blijven doen. Van die kant gezien is het wél lang.

Zodoende kan er in dat jaar 1949 van allerlei en op allerlei manieren gevierd worden. Bij een machtig Hoofdkantoor kunnen koninklijke en ministeriële woorden worden gesproken, er kunnen even goede redenen zijn om champagne te drinken in Den Haag als om een ouderwetse rijsttafel in Batavia op touw te zetten. Een paar oude werkmeesters, die nog samen aan de FVIlb gestaan hebben, zullen mekaar op Schiphol kunnen toedrinken zoals de heer Plesman het de heer Damme zal kunnen doen en er kunnen nog wel honderd en meer kleinere herdenkingen met elk hun eigen aard plaats vinden op wel honderd en meer plaatsen langs de duizenden mijlen der Nederlandse luchtlijnen. Men zal er elders van kunnen lezen in artikelen en gedenkboeken; omdat dit een boek is over de Indië-route is er hier alleen iets te vinden van de bijeenkomst bij mijlpaal 2851949. Voor wel tienduizend K.L.M.-ers is die mijlpaal langs de Batavia-lijn er maar precies een als elke andere geweest - en dat is goed, omdat de betekenis van een mijlpaal allereerst ligt in de weg, die er langs loopt naar de volgende. Om de weg gaat het - en dus om wat de voorbijgangers er langs kunnen zoeken. Om een verstandig Deens woord aan te halen: de steen der wijzen is een mijlsteen aan de weg. En als je wilt weten welke het is - het is de volgende. Loop maar door, het is altijd de volgende. Je moet blijven lopen, daar gaat het om. Alleen: sommige stenen blijven sommige voorbijgangers meer bij dan andere - om een glas water dat er weer moed gaf, of om een vriend, die er niet meer verder kon, of om een uitzicht, dat er tot inzicht werd, of om de hoop die er werd verloren - of gewonnen. Zo hebben tienduizend K.L.M.-ers in het jubileumjaar mijlpaal 2851949 doodgewoon niet eens opgemerkt. Maar voor dat groepje van overgebleven Indiëgezagvoerders bleef het dé mijlpaal van 't jaar. ... De 28ste van de 5de maand van 1949: in de ochtend maakt zich ergens in zee buiten de Zeeuwse wateren een boot los van de groep, die de openingstocht van de Zeilvereniging "De Maas" maken. Die laat de vloot voor een etmaal in de steek - die heeft nóg wat beters te doen. De rooie zeemanskop achter 't roer zet een koers uit naar Goes, waar 's middags nog een trein naar Amsterdam zal gaan. 's Nachts zal hij met een auto weer terug rennen naar Goes en de boot zal weer uitvaren. Maar éérs moet die zeeman op Schiphol geweest zijn.

Kijk, de boot ligt vastgemaakt in Goes, de stuurman gaat naar de kajuit - en als hij vijf minuten later haastig van boord naar de trein loopt, heeft hij onder dat rooie zeemansgezicht niet meer een trui als ieder ander aan, maar een pak, dat er maar één in Nederland dragen kan: dat van ChefVlieger van de Amsterdam-Batavia-route. Boon Sillevis, die zijn hele leven de hele wereld over op tijd geweest is, zal ook vanavond op Schiphol op tijd zijn.

Ondertussen is de Teheranmachine, die voor dag en dauw uit Perzië is vertrokken, in Istambul geland en doorgevlogen naar Rome. Gezagvoerder Kooper zit uit te kijken naar de kust van Italië, die hij vijf minuten geleden al verwacht had. Volgens zijn tijdwegdiagram zou Brindisi nu dwars moeten liggen -en nu ligt het blijkbaar nog dertig graden vooruit. Dat betekent tien minuten vertraging in Rome. Kooper grijpt de tabellen om uit te rekenen of honderd paarden meer op elke motor hem er op tijd zullen brengen. Op tijd in Rome, op tijd uit Rome, op tijd op Schiphol, op tijd aan tafel naast Sillevis. Kijk, daar wenkt hij de mécano. Honderd paarden er bij !

En Frijns ? Frijns staat in Lourdes tussen twaalf brancards op het vliegveld in het gras. Heel voorzichtig wordt de eerste van de zwaar zieken, die hij twee dagen geleden naar het bedevaartsoord gebracht heeft, aan boord getild. Die Frijns - dat is er ook al zo een met een leven boordevol herinneringen achter zich. Zo, precies zo met een oog op de machine, én op zijn bemanning én op de passagiers, én met zijn plan voor de start, de vlucht en de aankomst al in zijn hoofd, heeft hij met maharadja's in Jodhpur gestaan en met de eerste Nederlandse postzakken voor Indië in Allahabad, en met Chinese mandarijnen in Bangkok en met drieduizend kilo Nederlandse kinderen voor Batavia in Bagdad. Nu staat hij tussen twee pastoors in Lourdes en ziet naar de twaalf zieken op de brancards. Een gewoon gezicht boven gewone schouders, Frijns - zou iemand kunnen zeggen, die er geen oog voor Wonderen heeft. Of is het soms géén wonder, dat twee schouders zoveel jaren zoveel verantwoordelijkheid gedragen hebben en dat er dan na al die tijd daarboven twee ogen nog met zoveel plezier het volgende vluchtje tegemoet zien ? Nu - 't zit 'm vandaag niet alleen in het vluchtje - 't zit 'm er ook in, dat hij, als hij onderweg niet al te veel om zal moeten vliegen voor het bij Parijs voorspelde onweer, waar hij met al die zieken de remous van wil omzeilen, nog net op tijd aan tafel naast Sillevis en Kooper zal komen te zitten.

En Hondong? En Both? En Moll? En Smirnoff? En de anderen? Ze zijn er. 't Is allemaal geregeld. Op deze 28ste Mei 1949, nu er na een kwart eeuw Indiëvliegen nog éénmaal een Schipholse Indië-bespreking in de oude trant plaats zal vinden, zullen ze allemaal komen. Jammer alleen dat Abspoel naar Zuid-Amerika moest en Snitslaar naar New-York en die twee met Evert van Dijk de tafel niet compleet zullen kunnen maken.

En 's avonds is het dan zo ver. Voor het eerst in de geschiedenis van de Indiëlijn is het gelukt, vijftien gezagvoerders-van-voor-de-oorlog bijeen te krijgen op een Indië-bespreking onder Hans Martin - en het is tegelijk de laatste maal, want deze datum is directeur Martin's laatste in de K.L.M.. Die neemt, bij mijlpaal 2851949, afscheid van het bedrijf - maar van de lijn die hem 't liefst was en die hij gemaakt heeft, in het bijzonder.

Eén staat er lachend op en heet de scheidende aanvoerder welkom, van wie hij zegt, dat hij de centrale figuur was in een tijd, die voor ieder van die vijftien grijsgevlagen vliegers de beste van hun leven geweest is. Dan komen de verhalen - alle glorieuze verhalen: om zeven uur zijn ze om de tafel gaan zitten en om vier uur in de nacht zitten ze er nog, omdat het leven langs de lijn zó bont geweest is en ieders leven tenslotte zó vol, en er in het leven eigenlijk nauwelijks iets beters kan wezen dan te denken aan die kwart eeuw vliegen en er dan van te spreken met hen, die óók in Alor Star bijna hun nek gebroken hebben en óók zich ongans gelachen hebben om Parmentier's marconist Verbrugge, en die ook uit de modder met een F VIIb over de hoge bomen in Akyab hebben moeten starten. Moll spreekt. Smirnoff spreekt. Martin spreekt. De beste vriendschap van de wereld spreekt. Steinbeck spreekt. Verhoeven spreekt.

Gefingeerde telegrammen met de gruwelijkste onthullingen uit het intiemst verleden worden voorgelezen. Van Veenendaal spreekt. Bax spreekt. De tijd staat stil - de tijd, die het tenslotte zo goed met alle vijftien gemeend heeft. De agenda van deze laatste gezamenlijke bespreking is eindeloos; het is of nog eens alle toen zo benauwende gebroken klepveren en álle gescheurde cylinders en álle lekkе olietanks een beurt krijgen, maar, door een vreemde toverstaf aangeraakt, er nu eigenlijk alleen maar toe gediend blijken te hebben om 't verleden glorieus aan zoveel kleur te helpen dat een mens zijn hele leven zal kunnen blijven lachen als hij maar éven terugdenkt aan alle ellende langs de Lijn.

Als Martin tenslotte naar Den Haag teruggereden is en het laatste daverende gelach verstomd en nu ook mijlpaal 2851949 gepasseerd is. staan er drie van de vijftien op de Ringdijk, terwijl de lucht rood van de nieuwe dag wordt boven de polder. Uit een hangar wordt al een Constellation gereden, want er zal vandaag wéér een vliegtuig naar Indië gaan. zoals er nog wel heel lang zullen blijven vertrekken -.een eind óm ditmaal, maar wie de luchtweg nog in de tijd van de kinderhoofdjes met de F VIIb gegaan zijn, kunnen de asphaltweg van deze Meimaand, zelfs helemaal over Mauritius, toch eigenlijk maar nauwelijks au serieux nemen.

"Het was een mooi feest,.. zegt er een.

"Ja, vanavond, en al die jaren lang,'. zegt de  
tweede.

"Het is ons goed gegaan... zegt de derde.

" Vind je dat echt ?'. vraagt de eerste.

Dan zien de drie elkaar aan en ze weten, wat alle vijftien de hele avond geweten hebben: dat het hun niét zo goed gegaan is. We Vlogen naar Indië - ja. De K.L.M. bestaat dertig jaar. Hoera. Maar Wiersma en Van Onlangs kwamen niet los in Bangkok en ze

waren er vanavond niet. Beekman en Steenbergen bleven bij Rutba Wells, Stork in Palembang. Geysendorffer in Kopenhagen. Parmentier in Prestwick, Tepas in de Golf van Biscailje. De Koning was er niet meer. Soer niet. Blaak niet. Duimelaar niet - en hoe veel langer nog is de lijst ?

" We hadden vanavond met z'n dertigen kunnen zijn," zegt er een.

"Iedereen roept maar Jubileum en Hoera, maar niemand spreekt meer van ze," zegt de tweede.

"Alsof er een K.L.M. zou zijn zonder hen. Kijk, de zon," zegt de derde.

Want rood gaat die nu net op boven de polders. Uit Amsterdam komt een vroege wagen met zeven man bemanning voor de Constellation aangereden.

"Die zijri met z'n zevenen net zo oud als wij met z'n drieën," schat er een.

"Maar we gaan nog niet naar huis. .." neuriet de tweede. "Goeie reis"" zegt de derde de auto achterna.

De drie wuiven naar de zeven en de zeven naar de drie.

"Zullen we dan tóch maar 's ?"

Dan gaan de drie naar Amsterdam. En de zeven naar Batavia - naar de volgende mijlpaal langs de Weg.