

Adriaan Viruly 1905-1986



[Terug naar de beginpagina](#)
[volgende pagina](#)

[Door naar de](#)

Een kennismaking met Adriaan Viruly is niet compleet zonder een kennismaking met zijn werk, al is het dan maar met enkele van de vele honderden bladzijden die hij geschreven heeft. Het is moeilijk kiezen en daarom heb ik Viruly zelf de keus laten maken. Dat wil zeggen, ik citeer enkele pagina's uit "Proceed but take no risk", een verhaal dat vaker dan enig ander terugkomt in zijn publicaties en hem dus kennelijk na aan het hart lag.

Het verhaal verscheen oorspronkelijk in **Logboek vliegtuig Douglas P.H.-A.K.E.** uit 1937. Al een jaar later werd het herdrukt in de verzamel-pocket **Wij vlogen over Nederland over Europa en naar Indië**. In 1949 verscheen **Wij vlogen naar Java** en ook in deze "voortzetting en gedeeltelijke herdruk" van **We vlogen naar Indië** werd het opgenomen, net als in **Huisje, boompje, beestje**, de "Gebundelde Vliegherinneringen 1928-1936" die in 1965 werden uitgebracht. Een laatste herdruk beleefde het verhaal in **Kunst en vliegwerk** uit 1970, nadat het een jaar eerder in een aangepaste versie in het jongensboek **Evert, Evert en Evert** verscheen.

Viruly begint het verhaal met de beschrijving van een avond waarop hem als spreker wordt gevraagd naar de ervaring "waarbij hij hem het meest heeft zitten knijpen". Hij geeft daar altijd een antwoord op dat de luisteraars het vertrouwen in de luchtvaart niet al te zeer ontnemt, maar later, op zijn hotelkamer, probeert hij de vraag voor zichzelf te beantwoorden. Een kerkklok telt de uren af terwijl hij zijn verhaal op schrift stelt, net als bij de proefwerken op de HBS, zodat enkele uit het hoofd geleerde dichtregels van Valerius' **Nederlandsche gedenck-clanck** weer boven komen.

Historische achtergrond van het verhaal is een Indiëvlucht die hij als co-piloot maakte met gezagvoerder Van Dijk, werktuigkundige Hoogeveen en marconist Den Outer in de Fokker F.VIIb-3m PH-AFR "Raaf", die op 3 december 1931 vanaf Schiphol vertrok.

Overigens, de lezer van toen zal enkele namen zijn opgevallen waar de lezer van nu misschien overheen leest. Viruly voert eerst Parmentier ten tonele, in 1931 nog een onbekende naam maar in 1934 de gezagvoerder die met de Uiver de handicaprace van Londen naar Melbourne won en daarmee de grootste triomf in de Nederlandse

luchtvaartgeschiedenis vierde. Maar enkele pagina's verder valt de naam van gezagvoerder Beekman, die nauwelijks twee maanden na de zege van Parmentier bij het eveneens genoemde Rutba Wells verongelukte met de Uiver. Met die drie namen onderstreept Viruly nog maar weer eens hoe dicht triomf en tragedie soms bij elkaar kunnen liggen in de luchtvaart.

In dat verband is het misschien veelzeggend dat in de herdrukken van het verhaal die werden gepubliceerd na Viruly's ongeluk met de "Triton" een nieuwe slotparagraaf werd toegevoegd. Hoewel ik verder de tekst volg van de oorspronkelijke uitgave uit 1937, heb ik voor de volledigheid deze laatste paragraaf overgenomen uit **Huisje, boompje, beestje**.

Genoeg gezegd. Het is tijd om Viruly zelf aan het woord te laten.

"Proceed but take no risk"

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 cilindres, gescheurde leidingen. Wij anderen van de bemanning kunnen nog niet veel meepraten, maken alle onze eerste of tweede Indiëreis 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 F VIIb 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 Saïgon-lijn 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 Indëvliegerij van 1931 is een nuchtere waarheid nog bij lange na niet altijd bestand tegenover onberedeneerde cockpitstemmingen en valse emoties van het ogenblik. We zijn 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 kilomter 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 steil oprijzende 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 de marconist en mécanicien, ook jonggedienden in dit Indië-vlieg-vak. 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 rechtuit 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. En geef *jij* 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 helemáál met onverholen wantrouwen beluisterde Titans 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 een schuitje zoals er ergens ginds bij Burma op dit ogenblik nóg vier in zo'n schuitje 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 nevellaag.

"Reusachtig, hè?"

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 Indiëvliegerij 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 *toch* 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 den reiziger kan geven, die alleen maar geld betaalt en dan alle verrassingen "steward!" zonder moeite voorgezet krijgt?

"Hoor de Spaense 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 Indiëroute daarentegen pas 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 den 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 den geheimzinnigen 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, geïntresseerde 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 wolkschaduwen welhaast even roerloos op het zand liggen - er kan dus maar weinig wind hierboven staan.

Van Dijk meet geen handbreedte ruimte meer tussen de zon en horizon; we hebben dus geen uur daglicht meer. Rutba kan niet ver meer wezen en dat is goed. De dag is al lang geweest sinds het nachtelijk opstaan in Mersa Matruh en de gedachten van deze vliegdag 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 en 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 roeien 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 okeren 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 den 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 er 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 staartwinden. 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 benzine in een F VIIIb 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 allen tij soo ons vrijheyte heeft bestreden...."

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 jongen 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 vanuit de donkere cabine zo vertrouwenwekkend en rustig uitzag, alsof er achter zo'n rug nooit iets met iemand zou kunnen gebeuren, al kostte iedere minuut twee en een halve liter benzine. Dat was nog niet, toen het nog niet onwaarschijnlijk leek, dat het vakmanschap van den 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 heeft meer een moeilijke keuze te maken want er is maar één mogelijkheid meer: Bagdad. Men kan wat gas minderen en wat meer hoogtegass 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, fronscht 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 den 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 bemanningsleden; het trekt hun gedachten drieduizend kilometer terug. De gedachten van den 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 palmboesje. 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. Hi heeft na het laatste telegram geen woord meer gesproken. Zijn rug is als 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 die 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. O, goede sterren. Eén grote zorg is tenminste weggenomen. Of speelt de Man met 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 *de* kromming. In grote S-bochten over de Tigrisloop 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 kompaskoers: 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 den 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 provincie-stadje al zo lang rustig ligt te slapen: 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 *waren* 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 zijn eigen remous, welke hem op die lage hoogte plotseling deed slingeren als een sloep in de branding. Nee: het *waren* 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: 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.

Dan zegt, in de taxi, Van Dijk eindelijk ook eens wat. "Morgen halfvijf wekken," zegt hij. En ik weet meteen, dat ik die woorden mijn hele leven onthouden zal - er is in het mensenleven misschien geen beter antwoord op welke emotie dan ook.

[Reacties, commentaar, aanvullingen? Stuur een e-mail naar Leo Bakker!](#)

