

breken van de woorden „Drieënheden” en „Persoon”.

In Augustus van dat jaar moest Calvijn in opdracht van de Geneefse predikanten hierover een brief schrijven aan de predikanten van Zürich.

Calvijn betoogt daar opnieuw, dat hij deze woorden niet schuw, maar „alleen willen wij niet, dat zulk een tirannie insluip in de kerk, dat men hem voor een ketter houdt, die niet naar het voorschrift van een ander spreekt, zoals Caroli er op aandrang, dat niemand voor een Christen gehouden zou worden, die niet de drie oude kerkelijke belijdenisschriften (Nicea, Athanasius... en de twaalf artikelen?) aannam.”

In October 1539, dus ruim twee jaar later, heeft dezelfde Caroli het Calvijn weer tot schreien toe moeilijk gemaakt. Toen had Caroli zelfs Farel „zachtmoedig” gestemd en het scheelde zeer weinig of de kortzichtige predikanten hadden hem weer in het ambt toegelaten. Maar Calvijn liet zich door zijn vroom praten niet bedriegen. Hij waakte als een wakker herder voor de kudde en ontzag het daarbij niet in strijd te komen met zijn beste vrienden, die hem wraakzucht en hardheid verweten.

Doch de historie geeft Calvijn volkomen gelijk.

A. JANSE.

VAKWETENSCHAP EN PRAKTIJK

Bijbelsche Zeevaart.

III.

Schip van Alexandrië.

Myra lag in Lycië. Een gedeelte van Klein Azië, dat sedert enkele jaren door de Romeinen onder Keizer Claudius (41-54) onderworpen was. De hoofdstad Patara lag 20 stadiën (3½ K.M.) van Myra verwijderd. Volgens den Griekschen geschiedschrijver Herodotus zijn de bewoners van oude tijden af aan als zeevaarders beroemd.¹⁾ In de eerste eeuw na Chr. was Myra een belangrijk centrum voor handel en scheepvaart. Volgens Barde liepen de schepen die van Italië op Egypte voeren het geregeld aan.²⁾

Het eigenlijke Myra was gelegen aan de Yali-baai.

De westkust van Klein Azië, evenals b.v. die van Bretagne in Frankrijk e.a., wordt door Rias doorsneden. Rias beteekent eigenlijk golf. Het zijn half verdrongen rivierdalen aan een bergachtige kust.³⁾ Ze vormen een tegenstelling met fjorden, die, naar dat zij verder het land snijden, veelal in diepte toenemen. Rias daarentegen worden „naar binnen” steeds ondieper.

De Yali-baai moet men als een rias beschouwen. Grote schepen konden Myra niet bereiken. Binnen het St. Elias-eiland en Ashillade, waar ruwe rotsgevaarten door lage bosschen bedekt steil uit de baai oprijzen, is voor schepen met weinig diepgang gelegenheid tot ankeren. Hoewel de Sailing Directions erbij vermelden dat de rotsgrond tot ankeren ongeschikt is en de schepen bij langer verblijf zouden moeten meeren. De eigenlijke haven van Myra was Andriaka of tegenwoordig Andraki. Volgens Zahn lag Andriaka diep tusschen de rotsen verscholen.⁴⁾ Op dezelfde bladzijde⁵⁾ deelt Zahn mede, dat een zekere Lentulus den ketting doorvoer die de haven van Andriaka versperde.

Het is in de oudheid en ook daarna een voor-gewend middel, ter verdediging van havens en rivieren, een ketting te spannen. We denken aan het beleg van Damiate in Egypte (1219)⁶⁾ en aan den tocht naar Chattam onder De Ruyter in 1667⁷⁾. Verschillende oude havens in de Middellandsche Zee waren zoo gebouwd, dat ze door een ketting konden worden afgesloten. O.a. Civita Vecchia in Italië. Duidelijk komt dit ook uit bij de oude Fransche haven La Rochelle aan de Golf van Biskaje. Deze ingang wordt ter weerszijden door vestingstorens beschermd, waartusschen een ketting kon gespannen worden.

De voorstelling bij Zahn van een ketting die de haven afsluit is dus zeer goed in te denken.

Bij Andriaka komt het schip van Paulus ten anker. Ze zijn hier rechtstreeks naar toe gegaan. Zelfs hebben ze Seleusië, de belangrijkste haven van Syrië, laten liggen. Anders had Lucas het zeker vermeld. Men mag dan ook op goeden grond veronderstellen, dat in den regel Seleusië door de graanschepen van Alexandrië niet werd aangedaan. Daarentegen Myra (Andriaka) wel. Ze moesten een schip hebben, „dat naar Italië voer”. Er staat in vers 6 bij: „van Alexandrië”. Dat

laatste is het belangrijkste. Want een schip, „dat naar Italië voer” was nog wel te vinden. Mogelijk wel in Caesarea. Maar ze moesten „een schip van Alexandrië”. De woorden „gevonden hebbende” in vers 6 duiden er dan ook op, dat er „gezocht” is. Waarschijnlijk zouden ze naar Pyraeus zijn doorgevaren, indien ze te Andriaka hun doel misten.

De Alexandrijnsche schepen zoowel als hun bemanningen hadden een zeer goeden naam. Als koning Agrippa — de kleinzoon van Herodus — van Rome naar Judea terugkeert, raadt de Keizer hem af over Brindisi te reizen. Hij adviseert hem „een schip van Alexandrië” te nemen. Naar het woord des Keizers waren het „voortreffelijke zee-vaarders met beproefde stuurlieden. De gebieder der toenmalige wereld vergelijkt ze met paarden in de renbaan die onder besturing van wagenmeesters steeds langs den juisten weg hun einddoel bereiken.”⁸⁾

Wat was wel het bijzondere van deze schepen? Een „schip van Alexandrië” was niet een tireme (drie-riems-galei), maar een vaartuig, dat uitsluitend door zeilen voortbewogen werd. Behalve de stuurriemen had het mogelijk nog enkele aan boord om bij het manoeuvreeren in de haven dienst te doen.

Het schip behoorde tot de grootste van zijn tijd. Zoo waren met Paulus meegerekend 276 man aan boord. De Joodsche geschiedschrijver Flavius Josephus bevindt zich dienselfden tijd op een schip met 600 man.⁹⁾

Van een dezer schepen, de „Isis”, worden de volgende bijzonderheden vermeld¹⁰⁾:

Lengte (over alles) 180 voet; breedte 45 voet; diepte 43½ voet.¹¹⁾

Merkwaardige verhoudingen.

Over het algemeen bouwde men tot het midden den 19de eeuw n. Chr. korte, breede schepen. Daarentegen vertoont het schip van Koning Ptolemaeus Philopater in afmetingen meer overeenstemming met schepen uit onzen tijd. Lengte 420 voet; breedte 56 voet.¹²⁾

De Romeinen kenden de scheepsmeting. Ze onderscheidden daarbij maat en gewicht. Bedoelden zij het gewicht aan lading, dan drukten zij dit in talenten uit. Een talent was ruim 26 K.G.

Bij ruimte werd van amphoren gesproken. Ook kenden zij, speciaal voor het vervoer van graan, de modius.

Een schip als waarmede Paulus naar Italië voer, had ongeveer 400.000 modii graan in.¹³⁾

Zahn¹⁴⁾ citeert van Lucian het volgende:

„Ein für Italien bestimmtes riesengroßes (reus-achtig) Alexandrinisches Kornschiff wird durch die ungünstigen Passat Winde bis nach Sidon verschlagen und kommt dann durch dem pamphyliischen, lyischen und agaischen Meer erst um 70 Tage nach der Abfahrt von Alexandria im Piräus an...”

Merkwaardig, dat Lucian hierin van „Passat Winde” spreekt.

Passaten loch zijn luchtstroomingen boven de Oceanen. Men kent de N.O. en Z.O. passaat. Het is een constante wind, terwijl de stormen in het oostelijk bekken der Middellandsche Zee veranderlijke winden zijn.

Opvallend is nog in het citaat bij Zahn de uitdrukking riesengroßes, wijzend naar de korenschepen.

Ook Hand. 27:38 bevestigt dat „een schip van Alexandrië” een graanboot was.

Barde¹⁵⁾ geeft een citaat van Hackett, waarin deze beweert, „dat de Alexandrijnsche schepen met koren geladen voor het Noorden, heden hun reizen nog doen in Augustus, omdat de was van den Nijl het in dezen tijd gemakkelijk maakt in groote schuiten de vracht aan te voeren”.

Thans is de graanexport van Alexandrië niet van die beteekenis als vroeger. De markten van Roemenië (de Donau) en Z.-Amerika (de Plata-rivier) hebben het Egyptische koren verdrongen.

Maar in den Romeinschen keizertijd was het Nijlkoren zeer gevraagd.

De Deutsche scheepvaarthistoricus A. Köster heeft over de graanvaart een klein, belangrijk boekje geschreven, getiteld: „Ostia, die Hafenstadt Roms”.

Op blz. 3 en 4 vertelt Köster van de korenschepen. „Een schip van Alexandrië” werd niet zoo genoemd omdat het in Alexandrië thuishoorde, maar omdat het ingedeeld was bij de bijzondere vloot van groote koopvaardijsschepen, de „classis Alexandrina”. Zij vervoerden vooral tarwe van Egypte naar Rome.

6) Backer Dirks, Gesch. der Ned. Zeemacht, dl I, blz. 39.

7) Idem, dl II, blz. 223.

8) Breusing, Die Nautik der Alten, S. 156.

9) Idem, S. 157.

10) Idem, S. 157.

11) Köster in Das alte Seewesen geeft deze bijzonderheden.

12) Breusing, S. 157.

13) Piet Marée, Schepen uit de Oudheid, opgenomen in „Hou je roer recht”, blz. 165.

14) Zahn, 2820 zeelieden voor de navigatie, behalve de 4000 roeiers is sterk overdreven.

15) A. Köster, Das alte Seewesen, zie zijn artikel over scheepsmeting.

Zie ook Prof. Dr A. Sizoo in Quo Vadis, 5e Jaargang, no. 3, (overgenomen uit het Calvinistisch Weekblad).

14) Zahn, Apost. Gesch., S. 821, noot 58 a.

15) Barde, Kommentar Hand. der Apost., blz. 537.

Een andere groep van schepen, de „classis Africana”, voor het transport van Afrikaansche koren, werd later georganiseerd.

In 22 v. Chr. had de Keizer zelf controle op de levensmiddelenlevering. Later van 8 tot 14 n. Chr. werd een „Procurator Annone” met een staf van ambtenaren daarvoor aangesteld. Tijdens Paulus schijnt de leiding bij den Keizer weder te berusten. Althans onder Claudius.

Hebben we zooeven iets gezegd over de grootte en de afmetingen van „een schip van Alexandrië”, tenslotte willen we nog iets vertellen van hun bouw.

Men moet de schepen der „classis Alexandrina” niet verwarren met die van Keizer Caligula, door Mussolini uit het Nemi-meer drooggelegd.

Deze keizerlijke jachten waren geen zeeschepen. Het feit, dat ze na eeuwen onder water gelegen te hebben, niet lekten door de naden, is een bewijs van den voortreffelijken scheepsbouw uit die tijden. De vaartuigen van keizer Caligula zijn aan den onderkant met zink beslagen, tegen invrelen. In lateren tijd koperde men de buik.

Een bewijsstuk van den grooten graantijd vinden we in het z.g. Torlonia-relief uit de 2e eeuw n. Chr.¹⁶⁾

Dit relief is in 1866 te Ostia door Assman gevonden.

Nauwkeurige bestudeering van het relief geeft verrassende uitkomsten en brengt den scheepsbouw van die tijden dichter bij ons.

Een ander model van een groot Romeinsch koopvaardijsschip is dat van Dr Jules Sottas¹⁷⁾.

Het zou ons te ver voeren de modellen te behandelen, waarom wij slechts volstaan met ze te noemen en naar eenige lectuur te verwijzen.

W. E. VAN POPTA.

16) Panly Wissowa, Encyclopädie der classischen Altertums Wissenschaft.

A. Köster, Ostia die Hafenstadt Roms.

A. Köster, Das alte Seewesen.

J. Oderwald, De scheepvaart uit vroegere tijden in nieuw belichting, Ons Zeewesen, Juni 1936.

W. E. v. Popta, Een getuigenis op een graanschip (propagandageschietje van de Ned. Christen Zeelieden Ver.).

17) Anderson, The Sailing Ship, Page 49.

Navire et Marins, deel I.

Ons Zeewesen, Juni 1936.

ZENDING EN EVANGELISATIE

Het Mysterie der godzaligheid.

II.

20. Hoe engelen mensch tot getuigen zijn gesteld.

Maar met de vernedering en verhooging van den Middelaar Gods en der menschen is het mysterie der godzaligheid niet uitgeput. Er is, zoo zegt Paulus, nog meer gebeurd. Immers, „de engelen hebben het gezien, en onder de heidenen is het gepredikt.”

Zeker, Paulus leeft voor de zending. Maar: rustig aan! Hij begint niet bij de heidenen, en niet bij zijn werk: de evangelieprediking onder de heidenen: dat komt ook nu nog pas op de tweede plaats. Eerst zal hij schrijven over de beteekenis van het Middelaarswerk en de Middelaarsloopbaan voor de engelenwereld. Die engelen hebben het gezien. Ze hebben het precies gezien: alles, wat met en door den Middelaar is gebeurd. En dat zien is voor engelen voldoende. Want er komen geen engelen meer bij in de engelenwereld, en er zijn ook geen engelen, die het niet gezien hebben. En wat de engelen eens gezien hebben, dat behoeft hun later niet opnieuw meegedeeld: dat weten ze voor goed. Dus: al de engelen, zonder uitzondering, weten voor altijd, wat er met en door den Middelaar Gods gebeurd is. Zij zijn door het zien daarvan tot getuigen gesteld van het werk en de loopbaan van den Middelaar.

Nu komen we toch ook nog aan de heidenen toe. Die hebben het niet gezien. Misschien een heel enkele. Maar de volkerenwereld toch niet. In de oude bedeeeling zou dat ook niet noodig geweest zijn: God gaf aan Jakob Zijne wetten; Deed Israël op Zijn woorden letten; Zoo wou Hij met geen volkeren handlen. Doch in de nieuwe bedeeeling is dit anders. De zaligmakende genade Gods is dan verschenen aan alle menschen. Nu wil God, dat alle menschen zalig worden, en tot kennis der waarheid komen. En dus niet de Joden alleen. Daarmee gaat in vervulling de profetie van Jesaja: dat ook de eilanden en de koningen der heidenen geroepen zullen worden tot de vereering van Israëls God.

Nu kunt u meteen zien, hoe Paulus over zijn zendingswerk dacht. Hij was geen methodist. Hij wilde niet een ziel om een ziel winnen. Neen, hij begeerde enkel, den Middelaar Gods te prediken in de heidenwereld. Het was hem te doen om de geslachten der menschen, om de gansche menscheit in haar samenhangen; en dus niet — hoor dat goed — met de kennelijke bedoeling, om die heidenvolkeren te bekeeren; doch enkel met de opdracht, om hun den Middelaar Gods te pre-

diken. Da- een zendel christelike leen maar en Zijn v. Die verko eenige, w Anders ni

Dan vra gezegend velen tot zijn er zel dat hun a zoovelen dát het w schapt he daar de lingen. Dat is de en zijn ar Gods doo loovigen? delaar Go 3 vers 16 lijke inh aldus: G gerechtva ling verkó telijk geza Zoon en d afgeloopen heef hij c immers ie Nu, dit is ambtelí verkondig den Midd teerkunst en niet zielen. Str „Hij is ge we het al zendeling land wel: Dat moet menschen met lamh Als we he En er na king, zoo genen, d evangelie komt de zijn, zoo roepen ze Er zijn geweest, Ook van dan b.v. verachten overredin Och, ja, verre sta (Wat heel naren, en evangelie de wet v

Of zull heidenen Christus van den verbonds schen on bekeering terug: hi den HEF vaardige doode vo nademidd keeren, afwenden in beide voor de Woords, met rech aan u g diking w geloovige word, v niet.

Dies he zendingst zooals de door dal delaar G heidenwe komt de gezanten zoenen, den Chri u voor Gods ga dat alle de heersc „Alzoo li Eeniggeb iegelijk, maar he

1) Lycië, Real Encyclopädie für protestantische Theologie und Kirche.

2) Barde, Kommentar op de Handelingen der Apost., blz. 537.

3) C. L. van Balen en M. J. Wiersema, De Aarde, blz. 51.

4) Kommentar zum N. Testament, Apost. Gesch. V, II, Hälfte, S. 821.

5) Idem, noot 58, S. 821.