

PANORAMA

Geïllustreerd Weekblad met Hollandschen en Maleischen tekst

Onder redactie van

LIEM KOEN HIAN.

Bureau:
STADHUISPLEIN 41

18 JULI 1936

Jaargang X No. 28

De vooruitgang van de handwerkindustrie in Rusland

Niet lang geleden kon men in de *Izwestija* lezen, dat de raad van volkscommissarissen een besluit had uitgevaardigd, waarbij de naam van de kolchozmarkten gewijzigd werd in die van plaatselijke markten. Zij werden onder het bestuur van het volkscommissariaat voor den binnenlandschen handel gebracht en op alle plaatselijke markten moest voortaan plaatsen ingeruimd worden, waar handwerkslieden de artikelen, welke zij vervaardigden, konden verkoopen. Aan de plaatselijke en financieele autoriteiten werd nog eens uitdrukkelijk verboden, den markthandel andere heffingen op te leggen, dan in de wet waren voorzien. De marktgelden moesten uitsluitend gebruikt worden voor de inrichting van den markthandel zelf en mochten niet voor andere doeleinden worden gebruikt. Ook de marktgebouwen mochten niet anders dan voor hun rechtstreeksche bestemming gebruikt worden.

En ook dit onopvallende bericht spreekt voor de geschiedenis, die zich in de Sowjetmaatschappij nog altijd zooveel sneller blijft ontwikkelen dan elders. De kolchozmarkten zijn in het voorjaar 1932 in het leven geroepen, om tweëerlei reden; of eigenlijk om één groote reden, die een dubbel aangezicht had, een, dat gekeerd was naar de stedelijke bevolking, waarvan de levensmiddelenvoorziening op alle manier verbeterd diende te worden en een, dat zich naar de boeren keerde, die op alle manier geprik-

keld moesten worden, om zooveel mogelijk van hun landbouwproduct in het warenverkeer te brengen. De z.g., commercieele staatshandel had in dien tijd nog niet veel grooter beteekenis dan die van een controlemiddel, met behulp waarvan de staat althans eenigermate invloed op de prijsvorming op deze kolchozmarkten kon oefenen, waar de prijzen toch altijd eenige malen die van de distributie overtroffen.

Dat is vier jaar later allemaal weer heel anders. De distributie is verdwenen. De staatshandel heeft zoo'n vlucht genomen, dat zelfs de gebruikerscoöperaties heelemaal uit de steden verdwenen zijn en hun werkzaamheid nu uitsluitend op het platteland uitoefenen en de macht van den éénen prijs, dien de Sowjetburger nu te betalen heeft, waar hij ook koopt, is zoo groot, dat op de markt, waar de prijzen vrij in het verkeer van producenten en gebruikers bepaald worden, deze nu steeds lager zijn dan in den winkel. Het prijsverschil naar beneden, is de handicap, die de boeren nemen moeten, omdat zij niet de kwaliteit, de keuze, de bediening en de zorgvuldigheid van deze behandeling kunnen garanderen, waarvan de koper, in tegenstelling met vroeger jaren, in de winkels steeds meer overtuigd kan zijn.

Intusschen heeft de staat de boeren trouwens ook op andere manieren trachten te overtuigen, dat hun voordeel niet op de markt ligt. Als zij de ver-

plichte hoeveelheden van hun landbouwproduct aan den staat hebben ingeleverd, tegen een prijs, die voor tarwe bijv. dit jaar weer een verhooging heeft ondergaan, hebben zij nog een andere keus dan om met het overschot naar de markt te gaan. Zij kunnen het aan staatsopkoopters van de hand doen, die wel niet de prijzen betalen, die men wellicht op de markt behaalt, maar die dan toch boven de inzamelprijzen uit kunnen gaan, dikwijls zelfs een heel eind. En nu de prijzen op de markt de neiging blijven vertoonen om omlaag te gaan, mag men aannemen, dat de kans van de staatsopkooporganisaties, om de overtollige landbouwproducten bij den boer (en bij hun collectieve bedrijven) zelf te kunnen overnemen, steeds grooter wordt. De kolchozmarkt heeft in haar dubbele beteekenis zoowel wat de voorziening van de stedelijke bevolking, als den prikkel van de boeren tot verkoop betreft, reeds veel aan beteekenis ingeboet.

Op dit oogenblik nu krijgt zij een nieuwe taak. Behalve aan levensmiddelen heeft de bevolking behoefte aan allerhand gebruiksartikelen en diensten, die in hoofdzaak door de lichte industrie moeten worden bezorgd. Deze lichte industrie is in haar ontwikkelingsjaren lang bij de zware industrie achtergebleven, in alle opzichten, kwantitatief en kwalitatief. Het was niet heelemaal de schuld van de lichte industrie zelve. Zij werd ook achtergesteld bij de zware industrie, die voor den eerste opbouw van de nieuwe maatschappij van zooveel prominenter belang scheen. Reeds dit was een reden om eenige jaren geleden de handwerksindustrie, de niet rechtstreeks door den staat geleide, maar in coöperatief verband beoefende takken van lichte en kleine industrie, meer dan voorheen aan te moedigen.

Hier bouwde de Sowjetmacht voort op grondvesten, die nog van het vorige regiem over waren. Reeds in de negentiende eeuw, plachten de handwerklieden, de typische „fabrikanten” van dien tijd, zich in coöperaties, artels, te vereenigen, meestal weliswaar voor ondernemingen van tijdelijken aard. Sommigen werden op den duur blijvende productiecoöperaties, maar verloren dan ook weer dikwijls hun economische onafhankelijkheid. In 1914 bedroeg

het aantal van dit soort industriele producenten ruim vijf millioen, kostwinners van een achtste gedeelte van de toenmalige bevolking. Zooals gezegd, de Sowjetregering, heeft deze coöperatieve productieorganisaties steeds in bescherming genomen en pas goed na 1932, toen zij tenvolle besef kreeg van de beteekenis, welke zij als hulpindustrieën, ter verwerking van de afvallen van de groote industrie, krijgen konden met name in een tijd, dat de lichte industrie nog geheel tekort schoot. Het aantal van deze coöperaties, bedroeg in het begin van 1932 een 20,000, met 30,000 werkplaatsen, en een ledental van 2,350.000 mannen en vrouwen, vertegenwoordigend nog altijd een twintigste deel van de bevolking in haar geheel.

Hoe zich deze coöperaties nu precies ontwikkelden, zullen we niet nagaan. Vermeld zij alleen, dat nog zeer onlangs een besluit van den raad van volkscommissarissen verscheen, dat duidelijk als een nieuwe aanmoediging moest worden beschouwd. In dit besluit werd een uitbreiding van de productie van deze coöperaties met 24 pct. in vergelijking met het vorige jaar voorzien en voor de productie van massagegebruiksartikelen zelfs met 30 pct. Tenslotte beteekende dit alleen, dat de staat hun de gelegenheid wilde geven, hun productie zoo sterk uit te breiden. Hij toch beheerscht geheel hun voorziening met grondstoffen, waarvoor hij hun dan ook nieuwe mogelijkheden opende. En het is evenmin een onbelangrijke uitbreiding van dezen vorm van industrie, als men hoort, dat er dit jaar 1500 nieuwe kleermakers- en 2200 schoenmakerswerkplaatsen bij zullen komen. Tegelijk zijn aan deze coöperaties verschillende privilegies toegestaan, zooals vermindering van inkomstenbelasting.

En nu het besluit, dat zij een plaats op de, herdoopte, markten krijgen. Uit alles blijkt, dat de Sowjetmacht, een krachtige poging doet, om van de productiecoöperaties gebruik te maken, om de vele hoeken en gaatjes te vullen, die de lichte industrie, ook bij de snelle ontwikkeling, die sinds eenigen tijd valt waar te nemen, noodwendig open moesten blijven en die nu, bij de snel verbeterende levensvoorwaarden, misschien nog voelbaarder zijn dan een paar jaren terug.



Tentoonstelling van Oude Kunst te Amsterdam. In 't Rijksmuseum wordt een tentoonstelling van oude kunst uit het bezit van den intern. handel geopend, ingericht door de Vereeniging van Handelaren in Ouden Kunst in Nederland.

Waar Oost en West elkaar ontmoeten

Reisindrukken uit Manilla, de hoofdstad van het Gemeenebest der Philippijnen.

Het costen begint voor sommigen achter Enschede, voor anderen voorbij Boedapest, en voor de meeste Indisch-menschen in Suez. Waar men ook het uitgangspunt kiest, ergens moet er ook weer een eind komen aan dat Oosten — zelf weer zulk een heterogene wereld — en bij de Philippijnen is dat eind wel ongeveer bereikt. Nog verder oostelijk dan het Verre Oosten, of, wil men, het meest oostelijk gedeelte van dat Oosten, dat is alweer haast het verlengstuk in westelijke richting van het Verre Westen..... Deze tweeledigheid is meer dan een aardrijkskundige woordspeling, zij heeft voor de Philippijnen een dieperen zin. Van het Westen, van Amerika uit, was het, dat de Spanjaarden dit ver afgelegen land ontdekten en het koloniseerden; de betrekkingen tusschen de Philippijnen en het Amerikaansche vasteland zijn sedertdien zeer nauw, en pas het streven naar onafhankelijkheid van dit gewest, waaraan de Vereenigde Staten zoo juist een vasten vorm hebben gegeven, dreigt dezen ouden samenhang te verbreken.

Ook wanneer men met de verkeersmiddelen van onzen tijd een reis maakt naar deze eilanden, treft niets zoo zeer, als de afstanden, die overal op de Stille Zuidzee voelbaar zijn. Zelfs voor de Philippine Clipper, die in de haven van Manilla was neergestreken na een overtocht van enkele dagen, beteekent deze oceaan nog een oneindigheid, en sterker dan de bewondering voor de moderne techniek is het ontzag voor een reis als die van Magelaan en de zijnen, rondom een welhaast onbekende wereld, waarbij alles onzeker was, het weer, het vaarwater, de mogelijkheid, tijdig weer land te bereiken voor de hernieuwing van proviand en drinkwater, het vertrouwen, dat men in de eigen bemanning kon stellen, om ten slotte nog te zwijgen van de ontvangst, die de „wildten” aan de kleine vloot zouden bereiden.....

wereldrijk, dat de Spanjaarden in de beide Amerika's opbouwden in de zestiende en zeventiende eeuw, vormden de Philippijnen maar een klein aanhangsel. Het oude, geheel Spaansch gebleven deel van Manilla „intramuros” nog door wallen omgeven, maakt den indruk van een Spaansch provinciestedje. Natuurlijk vallen bij nadere beschouwing heel wat verschilpunten aan te

wijzen — niet in de laatste plaats wat de huidkleur der bevolking betref, — maar degene dit uit eigen aanschouwing het koloniale leven kent, kijkt zoo nauw niet, en is vóór alles getroffen door den eigenaardig-westerschen aanblik van dit stadsdeel. Huizen met rijk traliewerk, uitspringende bovenverdiepingen en binnenplaatsen, kleine pleinen, zoals men ze vindt in Zuid-Europeesche stadjes, en een veelheid van kerken, dat alles is Spaansch van aard; misschien nog meer Spaansch-Amerikaansch dan zuiver moederlandsch-Spaansch. Wie deze sfeer in de reinste gedaante wil zien, betrede den kloosterhof van St. Augustinuskerk. Een rij forsche kolommen vormt de kloostergang, die donker en koel is. De binnenplaats is zonnig en begroeid met palmen, de kleine palmen van de Middellandsche Zee, niet die van de tropen. Ronde pannen vormen de dakbedekking, als overal in het Zuiden van Europa. Kerk en klooster zijn gebouwd in de laatste jaren van de zestiende eeuw, en, terwijl de kathedraal van Manilla vele malen door aardbevingen is verwoest, is dit bouwwerk steeds gespaard gebleven.

Buiten de ommuurde stad ligt de zakenwijk. Ook hier heeft menige straat een Spaansch karakter gehouden, maar in de drukke winkel- en kantoorstraten is de bebouwing onregelmatig en zonder karakter; men vindt er de groote bankgebouwen in den bouwstijl, die van overal en van nergens is en verder vele goed verzorgde winkels. Ook al heeft het Amerikaansche zakenleven onmiskenbaar veel invloed gehad op het aanzien van deze stadsbuurten, en al heeft het Engelsch op straat het Spaansch gedeeltelijk verdrongen, ook uit deel van Manilla heeft een eigen karakter, een karakter, dat nog weer het dichtst bij dat van een drukke Spaansche stad ligt.

Verder dan de ommuurde stad en de zakenwijk liggen de groote woonwijken der Filipino's, afgewisseld door de Chincesche buurten. Hier treft men weer den aanblik van elke groote koloniale stad. Ook al zijn de huizen veelal van hekwerk en balkons voorzien; naarmate men meer aan den buitenkant komt, is het geheel steeds meer vervallen, en tenslotte is men aan den rand van den kampong. Een kampong weliswaar met tweever-

diepingenbouw, en met huizen van planken, niet van bamboe-vlechtwerk, maar toch onmiskenbaar een buurt op inlandsch peil, met stroodaken en overbevolkte behuizingen. Aan de noordgrens van de stad ligt het groote kerkhof, met eenige mooie lanen en met heel die overdaad van grafmonumenten, die alle zuidelijke landen van Europa kenmerkt. Alle namen zijn Spaansch; de taal, in de steenen gebeiteld, eveneens.

Aan deze stad met haar reeds bonte kleur hebben de Amerikanen een geheel nieuwe stad toegevoegd, breed van aanleg, met groote villa's bebouwd, en keurig onderhouden. Geweldige schoolgebouwen en ziekenhuizen, en alweer vele kerken, wisselen met de woonhuizen af. Niet alleen de Amerikanen, ook de rijkere Spanjaarden wonen hier. Beide nationaliteiten hebben in Manilla een vrij aanzienlijke kolonie, de eersten ongeveer vier duizend man sterk, de laatsten ongeveer twee duizend. De overige Europeesche staten zijn slechts zwak vertegenwoordigd, en daardoor is het zuiver

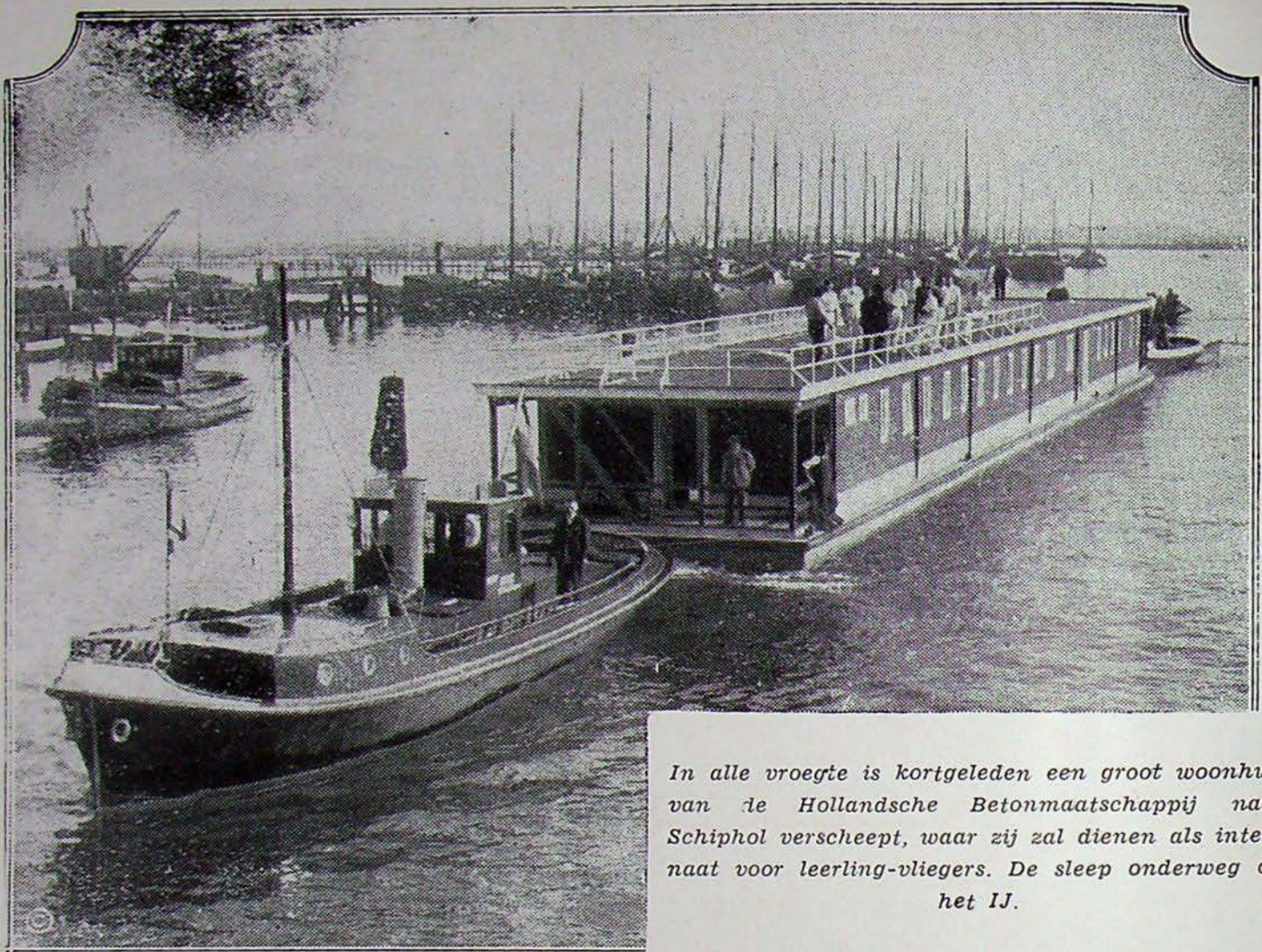
blanke deel der bevolking dus niet groot. Vergeleken bij Batavia bijvoorbeeld, dat evenals Manilla ongeveer een half millioen inwoners telt, en daarop meer dan veertig duizend Europeanen, is de Europeesche bevolking er bepaald gering.

De Amerikaansche woonwijken van Manilla herbergen ook de rijkere Filipino's. Ondanks alle streven naar onafhankelijkheid assimileert deze klasse zich meer en meer in Amerikaanschen zin. Deze Filipino's, van gemengd-Spaanschen bloede, vormen het gros van de totale stadsbevolking. Hun gemiddelde welstand is veel grooter dan die van de inheemsche bevolking onzer Indische steden; in maatschappelijk opzicht komen de Filipino's veel meer overgen met de Indo-Europeanen. Dit verklaart dan ook de levendigheid van de winkelbuurten van Manilla: men treft hier, naast een dunne, meest Amerikaansch-Europeesche bovenlaag een grooten, koopkrachtigen middenstand.

Met dit al is Manilla van de verschillende steden van het Oosten zeker een van de minst oostersche.



Het zeilschip H.C. dat eindelijk vlot gebracht is, wordt in de haven van Salcombe gesleept.



In alle vroegte is kortgeleden een groot woonhuis van de Nederlandsche Betonmaatschappij naar Schiphol verscheept, waar zij zal dienen als internaat voor leerling-vliegers. De sleep onderweg op het IJ.

en men beseft nauwelijks, zich in een eilandrijk te bevinden, dat onmiddellijk aansluit bij den Indischen Archipel. Ook de natuur schijnt de afscheiding te hebben doorgevoerd: de plantengroei op de Philippijnen is reeds veel minder dicht dan die op Borneo, en sommige van de kleine eilanden, die voor Luzon liggen, rijzen kaal uit zee op. Toen de Amerikanen deze kolonie voor zich opeischten, geraakte daarmee hun politiek minder in strijd met de Monroeleer, dan op het eerste gezicht het geval lijkt te zijn. Met een stout beeld zou men den toestand aldus kunnen weergeven: de Philippijnen vormen een Spaansch-Amerikaansche enclave in de Aziatische wereld.

Dit alles zou bijna doen vergeten, dat de bevolking der Philippijnen in wezen toch tot Azië behoort, en dat de taal, die het meest verbreid is op de eilanden, tot de Maleische talengroep behoort. Manilla en de Philippijnen zijn twee, en de iberamerikaansch ingestelde Filipino's uit de steden vormen zelf niet anders dan een minderheid op de geheele bevolking. Op de meest afgelegen eilanden

treft men nog half-onafhankelijke inlandsche rijkjes, en het Christendom, waarvan de hoofdstad zoozeer doortrokken is, is daar nog in het geheel niet doorgedrongen.



Nergens komen de innerlijke tegenstellingen, welke in de Philippijnen bestaan, duidelijker aan het licht dan op het veelbesproken politiek gebied. Officieel hebben de Philippijnen zoo juist hun onafhankelijkheid gekregen, althans in beginsel. In wezen blijft het Amerikaansche oppergezag gehandhaafd in de eerstvolgende jaren. De Amerikaansche gouverneur-generaal heeft thans den titel hooge commissaris, en de nieuw verkozen president, de vroegere leider der onafhankelijkheidsbeweging, Quezon, woont in het paleis van den gouverneur-generaal. Dit lijkt veel op stuivertje wisselen, maar heelemaal zuiver is dat spel niet gespeeld; de kwestie van préséance namelijk is op ondubbelzinnige wijze door president Roosevelt zóó

geregeld, dat de Amerikaansche suprematie gehandhaafd blijft. Overal ziet men dan ook de Amerikaansche vlag waaien boven de Philippijnsche — en daarbij blijft het niet. De garantie van de verdediging der eilanden, door de Vereenigde Staten eveneens voor den duur van tien jaren verleend, blijkt niet als een sinecure te worden beschouwd: aan den ingang van de prachtige, breede baai van Manilla liggen groote Amerikaansche forten, en heel Manilla zit vol Amerikaansche zee-officieren en matrozen. Uit een oogpunt van internationaal evenwicht bezien kan men een dergelijken stand van zaken niet dan met instemming begroeten, en het ware te wenschen, dat de Amerikaansche zorg voor de verdediging zich over landgeren tijd uitstreckte dan over tien jaar.

De „Commonwealth of the Philippine Islands”, gelijk de huidige bestuursvorm heet, draagt voorsnog meer het karakter van een zelfbestuur onder Amerikaansche bescherming dan van een onafhankelijken staat. Hieruit moet men weer niet afleiden, dat het den Amerikanen geen ernst zou zijn met hun wil, om aan de Filipino's de veel gewenschte onafhankelijkheid te schenken. De binnenlandsche aangelegenheden worden geheel zelfstandig door de bewoners der eilanden, of liever door hun politieke leiders, geregeld. Wat de buitenlandsche politiek betreft, houdt Amerika vooreerst de teugels in handen. Of het dat na afloop van de tienjarige periode nog zal doen, zal wel grootendeels bepaald worden door de politieke gesteldheid in de verschillende landen rondom de Pacific op dat oogenblik; het is een zaak die in betekenis ver uitgaat boven de plaatselijke onafhankelijkheidsbeweging van het Gemeenebest der Philippijnen.

Er zitten niet alleen politieke kanten aan deze zaak vast voor de inwoners der Philippijnen: ook de machtige bescherming die de Philippijnsche suiker tot nu toe genoot op de Amerikaansche markt zal in den loop van de eerstvolgende tien jaren geleidelijk aan komen te vervallen en aan

het einde van deze periode zal op suiker uit de Philippijnen afkomstig, evenveel invoerrecht betaald moeten worden als op welke buitenlandsche suiker ook, die op de Amerikaansche markt gebracht wordt. De kostprijs voor suiker is echter op de Philippijnen belangrijk hooger dan op Java, en de concurrentie op de weinige daarvoor in aanmerking komende markten zou, onder de huidige omstandigheden, voor de Philippijnen moordend zijn. Wat de levensmogelijkheden van de Philippijnen betreft ziet men de zaak zorgelijk in. Zelfs hoort men wel eens fluisteren, dat Quezon en de zijnen eigenlijk meer van Washington verkregen hebben, dan zij zelf rekenden te zullen ontvangen, en dat voor hen het streven naar onafhankelijkheid meer politieke leuze dan grondslag voor practische staatkunde was.....

Met spanning slaan allen, die belang stellen in het lot der eilanden, gade, waartoe het eigen bewind zal voeren. De regeeringspartij telt niet alleen aanhangers, en de President en de zijnen worden zorgvuldig tegen aanslagen bewaakt. Indien niet alle teekenen bedriegen, zal in de Philippijnen met een zelfden hartstocht geregeerd worden en oppositie gevoerd worden, als in verschillende Midden- en Zuid-Amerikaansche staten het geval is. Ook hier komt de analogie tusschen beide sferen der voormalige Spaansche kolonisatie naar voren. Het bestuur, ook tot dusverre, vóór de afkondiging der onafhankelijkheid en de invoering van de grondwet reeds grootendeels in handen der Filipino's, is nooit vrij van corruptie geweest, en thans is het geschreeuw hierover luider dan ooit: wat vroeger, in een tijd van voorspoed, kon kan tegenwoordig door de spaarzamer middelen veel minder gemakkelijk gedragen worden. Met nauw verholenscepsis zien velen in Amerika en elders de ontwikkeling van dit politieke avontuur aan, en de telkens aangehaalde verklaringen, door verschillende beoordeelaars afgelegd, als zou er geen reden zijn om aan het welslagen der onderneming te twifelen, zijn blijkbaar wel noodig, om het zelfvertrouwen der Filipino's t schragen. (N.R.C.).



Waarschijnlijk door kortsluiting in het orgel is brand ontstaan in de Sint Friedoerkerk te Strijp, Eindhoven. — Overzicht terwijl de vlammen door het dok staan.

De „Queen Mary“, Engeland's trots

Hoe het vlaggeschip van de Cunard-White Star is ingericht.

Samen met het Fransche luxe-schip Normandie vormt de Queen Mary het summum aan comfort, luxe en techniek, van wat er op het gebied van den scheepsbouw tot nog toe bereikt is. Gedurende den bouw hadden de Engelschen langen tijd de illusie, dat zij de Queen Mary ook het grootste schip ter wereld zouden kunnen noemen, doch juist dezer dagen is gebleken, dat de afmetingen van de Normandie nog iets grooter zijn. Voor zoover tot nog toe bekend was, meet het Fransche schip ruim 79,000 ton. In het begin van de week werd officieel bekend gemaakt, dat de inhoud van de Queen Mary 80,773 bruto register ton is. Ongeveer tegelijkertijd maakte de Fransche regeering bekend, dat na de verschillende wijzigingen, die aan boord van Normandie die zijn uitgevoerd, een nieuwe opmeting heeft uitgewezen, dat de inhoud van het Fransche luxe-schip 82,799 bruto register ton bedraagt, terwijl de waterplaatsing 86,496 ton is.

Het schijnt, dat ook de lengte over alles van het Fransche schip iets grooter is dan van de Queen Mary, die over alles ruim 300 meter meet, doch welker lengte aan den waterspiegel iets grooter schijnt te zijn dan die van de Normandie.

Zoo is dus eigenlijk al voordat de Engelsche concurrent in de vaart is gebracht, de concurrentie tusschen de beide rivalen begonnen, waarbij de Engelschen met stelligheid verwachten, dat de Queen Mary, met haar geschatte snelheid van 30 knopen per uur, er in zal slagen den blauwen wimpel, die in het bezit is van de Normandie, voor Engeland te veroveren en daarmee den snelsten tocht over den Atlantischen Oceaan te volbrengen, hetgeen niet is uitgekomen.

Voor het bereiken van deze snelheid beschikt men over een energie van 180,000 P.K., die worden voortgebracht door 16 turbines met in totaal 257,000 schoepen en een maximum-capaciteit van 200,000 P.K. De stoom wordt geleverd door 27 ketels met tezamen 160,000 stoombuizen. Alleen reeds om de machtige machines en alle overige bewegende machine-deelen aan boord van het schip te smeren zijn 108,000 gallon smeerolie per uur noodig, die uit den bodem van het schip worden opgepompt en onder druk naar de bewegende deelen worden gevoerd.

De turbines zijn gescheiden in vier groepen van 4, en elke groep dient voor de aandrijving van een schroefas. Elk der vier schroefassen weegt 35 ton. Zoowel de bouw van de machinekamers als de op-hanging van de schroefassen en de bevestiging der schroeven zijn erop berekend, zooveel mogelijk elke trilling van het schip, ook wanneer dat met maximum-snelheid vaart te vermijden.

De electriciteitsvoorziening aan boord geschiedt door zeven turbo-generatoren, die eenige tienduizenden kilowatt kunnen opwekken en de grootste drijvende electriciteitscentrale ter wereld vormen.

De navigatie-middelen.

Begrijpelijkerwijze is de Queen Mary voorzien van de modernste navigatie-middelen en vindt men op de ongeveer 35 meter lange en zeer ruime brug naast de nieuwste instrumenten het grootst mogelijke comfort. De reeling aan de voorzijde van het onoverdekte gedeelte aan weerskanten van de breede stuurhut is zoodanig gestroomlijnd, dat de lucht die er door de vaart van het schip tegen aan wordt gedrukt, loodrecht omhoog stijgt en daardoor een windscherm vormt, dat zelfs den regen tegenhoudt en over de hoofden van degenen, die aan de reeling staan, heenvoert.

De Queen Mary is het eerste schip, dat volledig dubbel-bestuurbaar is. Naast elkaar in de stuurhut staan twee aan elkaar gelijke inrichtingen met twee stel volledige controle-apparaten, zoodat bij defecturen van een stuurinrichting onmiddellijk de andere kan worden gebruikt. Dank zij een vernuftig hydraulisch kracht-overbrengingssysteem kan men van de brug af met een lichte handbeweging het 140 ton wegende roer gemakkelijk in beweging brengen. Hier vandaan kan men ook de drie ankers laten zakken of hieuwen, die elk 16 ton wegen, terwijl men nog over een reserve-anker van 12 ton beschikt.

Natuurlijk bevindt zich ook op de brug de automatische lood- of gyroscopische stuurinrichting, die het mogelijk maakt een bepaalden koers uit te zetten, waarna het schip zonder menschelijke controle nauwkeurig dezen koers volgt.

Een der belangrijkste navigatie-middelen is voorts de radio-peilinrichting, die het mogelijk

maakt, met behulp van landstations onmiddellijk de juiste positie van het schip te bepalen, doch waarmee men ook de positie ten opzichte van andere schepen kan bepalen, zoodat met behulp hiervan ook bij dikken mist aanvaringen met andere schepen voorkomen kunnen worden.

De verantwoordelijkheid voor de navigatie van dit reusachtige schip laat de Cunard-White Star Line dan ook deelen door twee volledig bevoegde kapiteins, wat nog nooit aan boord van andere schepen is voorgekomen.

Eerste gezagvoerder is Sir Edgar Britten, commodore van de vloot van de Cunard White Star Line, een der weinige nog levende zeelieden met volledig stuurmanscertificaat zoowel voor zeil- als stoomvaart en oud-gezagvoerder van de Cunard-schepen Mauretania, Acquitania en Franconia. Hij is 61 jaar oud en werd in 1931 commodore van de vloot en in 1934 in den adelstand verheven.

De tweede gezagvoerder is kapitein George Gibbons, oud-gezagvoerder van de Acquitania, de Berengaria en de Majestic.

De geheele bemanning van 1500 koppen is zorgvuldig uitgekozen uit het personeel van de maatschappij. De meeste leden zijn reeds jarenlang in dienst en allen behooren tot de besten in hun categorie. Ancienniteit heeft niet den doorslag gegeven, doch in de eerste plaats de bekwaamheid en betrouwbaarheid der mannen.

De veiligheid aan boord.

De Queen Mary is door ontelbare waterdichte schotten verdeeld in onnoembaar veel vakken, die bij de minste noodzaak automatisch waterdicht gesloten kunnen worden, zoodat een eventueel lek slechts schade in een zeer beperkte ruimte kan veroorzaken. Bijna overal is brandvrij gemaakt materiaal gebruikt en het schip is voorzien van de modernste brandalarm- en brandblusstoestellen, terwijl bovendien een goed geoutilleerde brandweer boord is. Het brandgevaar is nu eenmaal op moderne schepen met hun onmetelijke lengte aan elektrische leidingen bijzonder groot.

Aan boord van de Queen Mary bevinden zich voldoende reddingbooten om ingeval van nood plaats te bieden aan alle opvarenden, zoowel passagiers als bemanning. De davits, waarin de booten hangen, zijn van de modernste constructie, zoodat de booten ook gestreken kunnen worden bij ruwe zee of als het schip slagzij maakt. Met behulp van een elektrische winch kan een man een vol-belaste boot binnen eenige seconden strijken en losmaken.

De reddingbooten kunnen niet zinken en zijn van staal gebouwd. Zij bieden plaats aan 145 per-

sonen en zijn alle voorzien van een 18 P.K. Dieselmotor in waterdichte kast, die de boot een snelheid van 6 knopen per uur kan geven. Opdat deze motoren te allen tijde, ook in de grootste koude, startbereid zullen zijn, zijn de reddingbooten als zij in de davits hangen verbonden met de verwarmingsinrichting van de Queen Mary, waardoor de motoren altijd op temperatuur gehouden worden.

In elke reddingboot bevindt zich een voldoende hoeveelheid stookolie voor verscheidene uren, een watertank met eenige liters water voor elk der opvarenden en een rantsoen van ongeveer 5 Kg. scheepsbeschuit voor ieder. Enkele van deze reddingbooten zijn bovendien uitgerust met een draadloze installatie.

Radio en telefoon aan boord.

De Queen Mary heeft een zeer uitgebreide radio-installatie aan boord. De passagiers kunnen van elk punt van de route door een gewone telefoon telefoongesprekken voeren met alle deelen der wereld. De zend-installatie zendt hun gesprek uit, dat door eenige landstations wordt opgevangen en langs de gewone telefoonwegen naar San Francisco, Batavia, Tokio of welk ander punt ter wereld kan worden geleid.

In elk der 500 statiehutten bevindt zich een telefoontoestel, waarmee deze gesprekken van de hut uit gevoerd kunnen worden. Ook kan men natuurlijk onderling spreken, wat gezien de afstanden aan boord geen overbodige weelde is. Voor degenen, die in hun hut niet over een eigen telefoontoestel beschikken, staan op verschillende plaatsen in het schip openbare telefooncellen.

Concerten en voordrachten, die aan boord van de Queen Mary gehouden worden, kunnen draadloos worden uitgezonden, zoodat zij zoowel in Amerika als in Engeland kunnen worden ontvangen, waartoe het schip een installatie aan boord heeft, die elke omroepstudio het kan benijden. Bovendien kunnen deze concerten of bepaalde mededeelingen met behulp van 38 groote luidsprekers door het geheele schip zelf verspreid worden.

De sloopshuushouding.

Om passagiers en bemanning van dit reusachtige schip, dat een stad op zichzelf vormt, van alle noodzakelijke behoeften te voorzien, zijn reusachtige voorraden noodig. De victualiemeester A. L. Gosling schat, dat hij, wanneer het schip een jaar in de vaart is, aan proviand zal hebben gebruikt ongeveer een millioen pond vleesch, 21,000 flesschen whisky, 40,000 pond visch, 42,000 gallon melk, 6,400 gallon room, 165,000 pond boter verschillende hoeveelheden

van 400 soorten levensmiddelen en verder 725,000 flesschen bier, 285,000 flesschen mineraalwater, 11,000 flesschen likeur, 2000 flesschen brandewijn, 5,800 flesschen jenever en 20,000 flesschen champagne.

Alleen voor de voorziening van de linnenkamers van de Queen Mary heeft de Cunard-White Star Line orders van 45,000 pond sterling geplaatst bij de textielindustrie in Lancashire, Yorkshire en Noord-Ierland, zoodat men thans beschikt over 210,000 handdoeken, 31,000 kussen - sloopen, 30,000 lakens, 21,000 tafellakens, 92,000 servetten, 5,600 dekens, enz. De wasch wordt aan boord gedaan, waarvoor zoodanige installaties aanwezig zijn, dat 2,000 zakken vuil linnengoed in enkele uren behandeld kunnen worden.

Verfijnde luxe bij de inrichting.

De inrichting van de Queen Mary is geschied met weelde en verfijnden smaak. Het grootste gerief vinden de passagiers reeds in het feit, dat zij beschikken over meer ruimte dan aan boord van eenig ander schip. Een der promenade-dekken is bijna 250 meter lang. De sportdekken bieden zeer veel ruimte en zijn meer dan 30 meter breed. Bij alle dekken zijn waranda's gebouwd, en de wanden der op de dekken uitkomende zalen zijn voor een zeer groot gedeelte van glas, zoodat deze zalen een ruim uitzicht bieden en zeer licht zijn. Op het C-dek bevindt zich de reusachtige eetzaal der eerste klasse, die ongeveer 55 meter lang, 35 meter breed en 9 meter hoog is en plaats biedt aan 800 personen, die hier tegelijkertijd den maaltijd kunnen gebruiken. De eerste klasse lounge is van iets minder groote afmetingen en kan gebruikt worden als balzaal, bioscoop en theaterzaal, waarvoor een ruim tooneel is gebouwd, dat beschikt over een up-to-date tooneelinrichting. Ook de toeristenklasse beschikt over een prachtige eetzaal en een luxeuse lounge.

Op het C-dek bevindt zich ook de reusachtige haal met winkelgalerij, waar tal van gerenommeerde zaken uit het Londensche West-End filialen hebben. Men vindt er modezaken, een kappers- en parfumeriezaak, een fotohandel, een sigarenmagazijn, en tal van andere van ruime voorraden voorziene en goed ingerichte winkels.

De Queen Mary is het eerste schip met twee

LEIPZIGER HERBSTMESSE 1936

Vanaf 30 Augustus t/m 3 September 1936

60% Reductie op de Deutsche Spoorarieven



Informaties:

Deutsche Handelskammer für Nied.-Indiën
Batavia-Centrum

Laan Holle 10

of bij het:

Leipziger Messamt / Leipzig / Deutschland

1907

zwembassins, en wel een zeer fraai uitgevoerd bad voor de toeristenklasse en een uiterst weelderig en ruim zwembad voor de eerste klasse. Dit zwembad heeft een galerij, een duiktoren, springplanken, en ernaast bevindt zich een modern ingerichte badinrichting voor physische therapie. Verder vindt men aan boord natuurlijk gymnastiekzalen, een volledig ziekenhuis met medisch personeel en operatiezaal, salons, schrijfkamers, kinderspeelplaatsen onder deskundige leiding, en zelfs een hondenkennel, met plaats voor 40 honden en een eigen afgerasterd stukje „hondendek”.

Kunst- en kunstnijverheid aan boord.

Niet alleen de groote salons en zalen, maar ook alle statiehutten afzonderlijk zijn betimmerd met de kostbaarste houtsoorten, waarin bekende beeldhouwers reliefs hebben gesneden of ander houtsnijwerk hebben vervaardigd. Alle groote zalen zijn voorzien van prachtige wandschilderingen van de hand van bekende Engelsche schilders. De geheele achterwand van de reusachtige eetzaal eerste klasse wordt in beslag genomen door een reusachtige symbolische schildering van Philip Counard, die het reizen in alle tijden weergeeft. De groote dubbele deur in dezen wand bestaat uit prachtig bronsmeedwerk van Walter en Donald Gilbert.

Op vele plaatsen die zich daartoe leenen, staan standbeelden, en het voornaamste standbeeld is dat van de peetmoeder van het schip, koningin Mary, wier door Lady Hilton Young vervaardigd indrukwekkend marmeren reliefin de hoofdhall boven de statietrap is aangebracht.

De totale kosten van de Queen Mary bedroegen ruim 6.000.000 pond sterling.

Een machine, die door de aarde kijkt

Niet, dat ik precies begrepen heb hoe het mechanisme in elkaar zit (zoo iets hangen immers de heeren uitvinders nooit aan de groote klok), maar wat van de resultaten verteld wordt zou, als het waar is, zoo buitengewoon belangrijk zijn, dat ik over de scrupules van het niet doordringen in de kern van de zaak maar heengestapt ben.

De data lijken geweldig positief. In de bladen verscheen bijvoorbeeld dit bericht: Professor Stiattesi deelt mede, dat hij door middel van het door hem uitgevonden radio-analyseerende toestel, waarover al meermalen gesproken is, in de onmiddellijke nabijheid van Florence een zeer uitgebreid petroleumbekken ontdekt heeft. Hieromtrent geeft hij de volgende bijzonderheden:

„Het bekken, dat ongeveer 102.400 vierkante meter omvat, bevat op twee diepten petroleum: het eerste niveau bevindt zich op gemiddeld 80 meter diepte en de dikte bedraagt 1 meter 15. Hier is de petroleum met water vermengd. Het tweede niveau ligt gemiddeld 107 meter diep, is 4.50 meter dik en bevat geen water.

„Wanneer men de twee lagen bij elkaar optelt, krijgt men een gemiddelde dikte van 5.66 meter, wat in de in aanmerking komende oppervlakte een disponibilliteit van 579,584 kubieke meter petroleum, dat wil zeggen 492.646 ton vloeistof zou opleveren.

„Daar het bekken op ongeveer honderd meter boven de oppervlakte van de zee ligt, dus in de vlakte, zou het heel wel kunnen zijn, dat het geen „zak" is, maar in verbinding staat met een dieper groot reservoir, dat het vult.”

's Jongens, een toestel, dat op meer dan honderd meter diepte precies de dikte van een petroleum houdende laag bepaalt en zelfs de beschikbare hoeveelheid tot op een kubieken meter nauwkeurig schat, moet voor prospectors goud waard zijn. 't Is alleen maar heel jammer, dat men van de proefnemingen altijd pas verneemt wanneer ze al gebeurd zijn en de ontdekker afgereisd. Daarom breng ik dan ook de volgende beschrijving alleen uit de tweede hand en sta er niet voor in, al is de zegsman, Orio Vergani, een van de bekendste krantenschrijvers van Italië en de *Corriere della Sera*, die zijn stuk opnam, gesteld op de reputatie van een serieus blad.

De heer Vergani dan vertelt van een ontmoeting met professor Raffaello Stiattesi, directeur van het geophysisch observatorium te Quarto en geestelijke, op het bergcomplex van de kleine Grigna dichtbij Lecco — in de provincie Milaan. Waar de

„Piano dei Resinelli", op een hoogte van dertienhonderd meter boven den zeespiegel, is men bezig een weg aan te leggen. Dan zullen de toeristen de kussens van hun auto niet meer hoeven te verlaten om te genieten van de ijle berglucht en het prachtig uitzicht over het meer van Como. Reeds nu staan daar een paar landhuizen en eenvoudige Alpenherbergen waar menschen, die niet tegen een kleinen klim opzien, rust en stilte vonden. Omdat zulke egoïsten in de nabijheid van groote steden niet meer geduld kunnen worden en op de hoogvlakte groote eerste klasse hotels moeten „verrijzen" met alle dagen verse visch en ijs bij het dessert legt men de slingers van den autoweg en riep den eerwaarden heer Stiattesi om na te gaan waar men voldoende water aan zou kunnen boren voor de „honderd badkamers". Want de „radio-analysator" ontdekt niet alleen goud, petroleum kwik maar ook zuiver water.

Blijkbaar was de groote wereldmacht der dagbladpers op de hoogte gebracht van het voornemen, want de heer Vergani zag den slanken, witharigen priester met de scherpe blauwe oogen uit den auto stappen en met behulp van een gebakkebaard jongmensch de machine uitladen. Deze maakte verpakt als ze was in een erg gevlekt valies en een paar linnen zakken geen overweldigenden indruk, maar de wegen aanleggende ingenieur en de burgemeester van Lecco stelden er toch blijkbaar vertrouwen in. Ze hadden zich ook tot een van de helden van de wichelroede kunnen wenden, maar daar hangt een luchtje van hekserij omheen, die de mannen van de positieve daad wat wantrouwig maakte. De nauwkeurige cijfers — van het boven geciteerde soort — van prof. Stiattesi maakten op hem een beteren indruk.

Misschien zullen ze wel een beetje teleurgesteld geweest zijn, dat de eerste onderzoekingen gedaan werden door den jongen man met de bakkebaarden, die het bekende stokje in de hand hield. Achter hem liepen de arbeiders met paaltjes om het gegiste be-loop van de waterader vast te leggen.

Maar geeft de wichelroede wel water aan? Gemeenlijk controleert men de bewegingen er van met behulp van zoogenaamde „getuigen", dat wil zeggen: men laat het stokje reageeren op stukken lood, koper, goud, bakjes petroleum en dergelijke, die men in de nabijheid brengt. Dat is nu niet meer noodig daar op den radio-analysator het karakter van de uitstralingen dadelijk af te lezen is en door een berekening de uitgebreidheid van de ader of het

bekken gevonden kan worden. Het werktuig wordt door den kranteman als volgt beschreven: „Een fotografenstatief draagt den radio-analysator die bestaat uit een draaibare, in graden verdeelde schijf — een stuk van een oud kanonnetje, waarop de zoogenaamde ontvangende antenne vastgezet is, die samengesteld is uit acht buizen van aluminium, welke men waaivormig van elkaar verwijderen kan, zoodat ze naar verschillende punten van het terrein wijzen, dat men onderzoeken wilt.” Over de werking hooren we het volgende: „Iedere stof — water, nikkel, benzine, koolstof, fosphaat, kwik enz. — ontwikkelt volgens den geleerde, een eigen, verschillende stralende golf. Deze golf kan opgevangen worden door een wichelroede of door de machine zelf. In dit laatste geval wordt hij aangetrokken door de antenne van aluminium. Wanneer men de invloedssfeer vastgesteld heeft, kan men gemakkelijk door de verschillende buizen weg te nemen en daar waar te nemen in welke richting het laatste segment van de antenne wijst de plaats bepalen waar men den afstand tusschen het instrument en het punt waar de denkbeeldige lijn, die van de antenne uitgaat, den grond raakt gemeten heeft kan men door trigonometrische berekeningen de nauwkeurige diepte van de stralende massa en zijn omtrekken vaststellen. Proefnemingen van dit soort zijn vooral gedaan met op groote diepte gezonken schepen.”

Op deze manier schijnt men dus den omvang van het gezochte element te kunnen vaststellen; den aard er van bepaalt een tweede deel van de machine, de eigenlijke analysator. „Een aluminium-staaf van ongeveer een meter lengte is horizontaal bevestigd in tegenovergestelde richting van de antenne en toont verdeelstrepen, voor elk element één. De stralende golf loopt langs de staaf, onzichtbaar. In zijn laboratorium controleert de professor den gang er van met een radiotoestel, hier komt de wichelroede weer te hulp. Ze beweegt zich boven de streep „water”, maar blijft onverschillig voor de andere. Dan maakt pater Stiattesi vlug een berekening in een zakboekje en wijst den afstand en diepte van de ader aan, die ruim voldoende blijkt.”

Nadat zoo het verlangde gevonden was — of men er werkelijk bij het graven op gestooten is wordt niet vermeld; dat zullen we blijkbaar later wel (of niet) vernemen —, stelde de uitvinder het toestel voor allerlei controleproeven geschikt. Zoo raadde het precies of men in de gesloten hand zilver- of kopergeld of wel een sleutel had, ontdekte een gouden horloge achter een boom, een platina-ring in een boschje, een bronzen standbeeld achter een hotel, de klakken van een kerktoren in de



Een welriekende adem

Gebruik Odol-tandpasta en Odol-mondwater regelmatig 's morgens en 's avonds. Het verhoogt Uw schoonheid en de frischheid van Uw mond.

Odol-tandpasta is wereldberoemd om haar hoedanigheid, de tanden grondig te reinigen zonder het teere glazuur te beschadigen.

Odol-mondwater, dat bacterien vernietigt, beschermt mond en keel en schenkt U een frisschen, welriekenden adem.



wolken; zelfs de petroleum waarmee een simmerik zijn vingers besmeerd had werd geïdentificeerd. De rhabdomant met de bakkebaarden beweert in een bank van elk safeloket den inhoud aan metaal vastgesteld hebben.

En ten slotte hooren we hoe de professor op het denkbeeld van de verdeelde staaf gekomen is. Hij las in een krant, dat een rhabdomant in Siena een liniaal had uitgevonden om de stralen te meten. Dat was het juist wat men op het observatorium te Quarto zocht en uit ijverzucht nu ook vond. Na het slagen reist men naar Siena om te kijken of de resultaten dezelfde zijn..... De rhabdomant blijkt nooit een liniaal gehad te hebben en met „getuigen” te werken, de vondst was geboren uit het brein van den journalist!

„Zoo ziet men” — eindigt Vergani — „dat ook de onschuldige „phantasie” van een kranteman soms den weg kan wijzen naar iets goeds.”

Waaruit men moet concludeeren, dat hij geloof aan de nieuwe uitvinding, al zag hij ze slechts op de oude manier met de wichelroede werken.

Het Rijk Der Vrouw.

HUWELIJKS INTERNATIONALITEIT.

De dochter van een Amerikaanschen bankier, die drie jaren geleden met een sjeik in het huwelijk was getreden om de „internationale verstandhouding te bevorderen”, heeft thans toegegeven, dat haar experiment op een mislukking is uitgelopen.

Door haar huwelijk werd zij mevrouw Frances Allison Khalil ben Ibrahim el Racif.

Drie jaren geleden werd haar huwelijk voltrokken in een moskee te Bagdad, de bruidegom was Khalil, een saudi Arabisch stamhoofd.

De plechtigheid werd volgens den mohammedaanschen ritus voltrokken en het was de bedoeling, dat zij sindsdien het gewone leven zou leiden van een vrouw van een sjeik. De vrouw meende door haar huwelijk de dwaasheid aan te toonen van de theorie, dat er verschil zou bestaan naar ras en godsdienst, het gaf evenwel niets. „Ik werd vergiftigd, gesteenigd en geslagen door de onderdanen van mijn echtgenoot. Zijn bedienden dachten, dat zij een groote belooning zouden ontvangen, wanneer ik zou sterven.”

Zoo leefde de vrouw onder voortdurende terreur. Maar ook met haar man wilde het niet vlotten. Hij dacht, dat zij in het Engelsch voor hem on-

gunstige dingen schreef en vertelde. Na veel onaangenaamheden ging het echtpaar uiteen.

Het schijnt mevrouw Khali in de woestijn echter goed bevallen te zijn, ze keer wel is waar niet naar haar man terug, maar zij zal wel binnenkort kort naar Arabië vertrekken.

JOHN TRANUM.

De avonturen van een parachute-springer.

„Vele menschen hebben aan den parachute-springer John Trantum herhaaldelijk gevraagd welk practisch doel zijn gevaarlijke parachute-sprongen hebben. Men kan het hun vergeven, dat zij deze vraag stellen, want het is niet heelemaal duidelijk, welk nut de menschheid daarvan heeft. Ik, aldus Trantum, ben ook niet eenzijdig en geef toe, dat misschien vijftig procent van alle kunstjes in de lucht weinig zin hebben. Maar niettemin draagt ook de vlieger-acrobaat zijn deel er toe bij dat de mensch de lucht beter leert beheerschen, al is dit voordeel dan ook meer op psychologisch gebied gelegen. Wil men de groote menigte voor de vliegsport interesseeren en er toe brengen, de oude reis-methoden



en verheugt zich elken morgen opnieuw over de stil bewonderde medereizigster. Mooi is dit figuur en die natuurlijke ongedwongen bekoorlijkheid. Een vrouw met onberispelijke lijn zal steeds haar stille bewonderaars hebben. Hoe staat het echter met Uw figuur. Is zij wellicht onvoldoende ontwikkeld of gebrekkig? Leest U het 48 bldz. dikke boek (wordt op aanvraag GRATIS toegezonden): „Hoe verkrijg ik een onberispelijke buste?” met 36 afbeeldingen en wetenschappelijke inlichtingen over oorzaken, verwijdering en bewezen succes, door het eerste, sinds 7 jaren klinisch beproefde en medisch aanbevolen

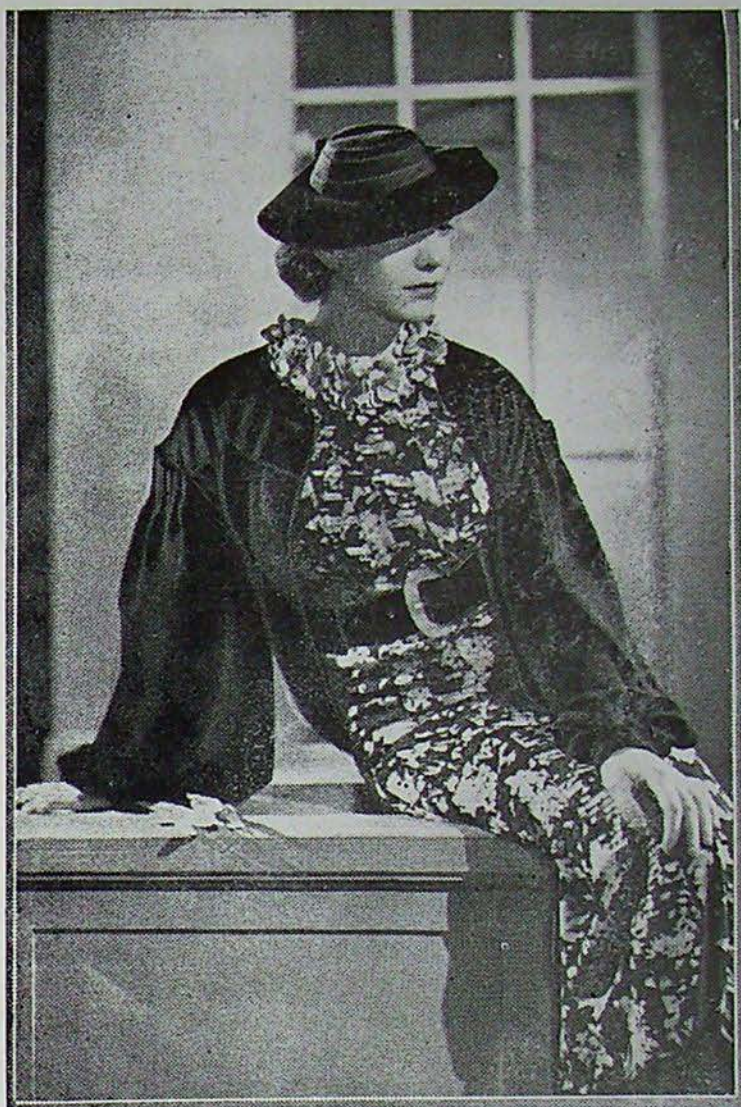
MAMMOFORM

Gegarandeerd onschadelijk. De vervaardiging geschiedt onder voortdurende wetenschappelijke contrôle van den openbaar benoemden beeedigden rechtbankchemiker Dr. Wirth, evenals van een door den staat erkenden apotheker. „MAMMOFORM” werd met de hoogste onderscheiding: Gouden Eereschild en Diploma bekroond.

AESCULAP. CHEM. PHARM. FABRIEK, ..Berlijn.

Importeurs: R. BRAENDLEIN Chemicaliënhandel

Batavia-Centrum, Kramat 41, Tel. Bat.-C. 4964
Soerabaia, Embong Tandjoeng 28, Tel. No. Zuid 2505



*Een middagjapon van imnrimé-zijde met bloem-
gaarneering om den hals; daarbij een blauw wollen
manteltje met wijde mouwen.*

op te geven, dan moet men haar eerst ervan overtuigen, dat men in de lucht sneller, gemakkelijker en veiliger reist. De vlieg-techniek bevindt zich nog in het aanvangs-stadium en vele menschen staan er argwanend en met vooroordeelen tegenover. Deze menschen bewonderen weliswaar de moedige vliegers, die in de lucht opstijgen maar zij gaan het vliegtuig en alles wat er mee samenhangt, instinctmatig uit den weg. Dit is of was tenminste een paar jaren geleden de openbare meening ten aanzien van het vliegen. Wanneer thans vliegers, die ook menschen als alle anderen zijn, telkens weer met ales soorten vliegtuigen en bij

elke weersomstandigheid opstijgen en halsbrekende toeren verrichten, zonder dat hun iets overkomt, groeit het vertrouwen van het publiek. Tenslotte is deze houding eigenlijk niets anders dan een ongehoord geslepen bedrog."

Bovenstaande regelen vormen een passage uit het laatste hoofdstuk van het boek*) van John Tranum, den parachute-springer die vorig jaar Maart is overleden. Merkwaardig genoeg is Tranum niet als slachtoffer gevallen in den letterlijken zin van het woord. Toen hij in Maart 1935 van het vliegveld Kastrup bij Kopenhagen wilde opstijgen om met een parachutesprong zijn eigen record te

verbeteren, is hij, zooals men zich zal herinneren, tengevolge van een hartverlaming in het vliegtuig overleden. Tranum heeft gedurende zijn leven 270 sprongen verricht. Meermalen kwam hij ietwat onzacht op den aardbodem neer en werd gewond. Maar hij was er de man niet naar om zijn gevaarlijk beroep er aan te geven.

Tranum, die een Deen van geboorte was — hij was te Esbjerg geboren — ging op jeugdigen leeftijd naar de Ver. Staten, waar hij in Californië een baantje als monteur bij een petroleummaatschappij kreeg. Daar hield hij zich in zijn vrijen tijd met motorrijden bezig en hij werd berucht om de

grootte snelheid, waarmee hij langs de straat reed. Van overgespaard geld kocht hij een vliegtuig en trad in dienst van een kleine luchtvaartmaatschappij. Deze onderneming placht „luchtcircusvoorstellingen” te geven. Op een van deze vliegdagen, waarmee men, thans ruim 12 jaren geleden, het publiek in de Ver. Staten luchtbewustzijn bijbracht, d.w.z. voor het nieuwe verkeersmiddel pookde te interesseeren, was Trantum ingevallen voor een parachutespringen. De eerste sprong beviel hem zoo goed, dat hij deze sport als beroep aannam en overal in de Ver. Staten demonstraties gaf. Niet alleen sprong hij met parachute uit een vliegtuig of wandelde hij over de draagvlakken van het toestel, maar ook is hij op een motorfiets van een 1000 meter hoo gen bergwand gereden. De motorfiets verpletterde, maar Trantum die voorzien was van een parachute, daalde behouden op den grond neer.

In vele films heeft Trantum zijn waagstukken vertoond. Hij trad meestel op als „dubbel” voor een of andere hoofdpersoon. Vooral na de grootte vlucht van Lindbergh over den Atlantischen Oceaan in 1927 werd de aandacht van het publiek sterk gevestigd op het vliegen. Als gevolg daarvan ontstond de vraag naar films, waarin het vliegen in beeld werd gebracht.

Sensationeele luchtfilms onstonden in Hollywood. Beurtelings trad Trantum op als held, misdadiger, spion, krankzinnige enz. En dat alles ging zoo snel dat Trantum nauwelijks wist, wiens dubbel hij was en voor welke film hij werkte. Ik beleefde, zoo schrijft hij elken

ochtend meer vliegongelukken, botsingen en duikelingen in de lucht dan ik anders in mijn heele leven had meegemaakt. Eenige titels van films kon Trantum zich nog in herinnering brengen: Het legioen der verdoemden, Kraaien der lucht. Wij vliegen weer enz.

In dienst van de firma Russell, welke parachuten fabriceert, heeft Trantum eenigen tijd als proefkonijn gefungeerd. De hedendaagsche Irvin-parachutes acht hij beter. In dienst van Russell heeft hij verscheidene sprongen gedaan, waarbij hij bijv. van 2400 meter zich eerst 1379 meter vrij liet vallen en eerst dan zijn parachute in werking stelde.

Deze wijze van vallen, schrijft Trantum, is natuuijk gevaarlijk, maar niet zoo gevaarlijk als het lijkt. Men moet slechts den afstand nauwkeurig beoordeelen en zijn zintuigen bij elkaar houden. Ik rekende eerst uit, hoe ver ik kon vallen en hoeveel tijd dit koste. Verder gebruikte ik bij den sprong naar omlaag een stopwacht, die aan mijn pols was bevestigd. Wanneer de berekende tijd voorbij was had ik maar aan het treksnoer te rukken en dan was alles klaar.

Men voelt bij den vrijen val niet bijzonder veel. Wanneer de parachutist in de diepte springt, maakt hij in de lucht eerst paar salto's, maar deze bewegingen worden langzamer hoe dieper hij valt. Misschien valt hij met het hoofd naar onder of in verticale houding, misschien ook onder een schuinen hoek met de aarde — dit alles hangt van zijn lichaamshouding en zijn gestalte af. Hij voelt slechts, dat de lucht aan zijn oeven voorbij sulst en dat de aarde

hem met onplezierige snelheid nadert. Als hij ongeveer 270 meter is gevallen bereikt hij zijn maximumsnelheid (119.6 mijl, dus bijna 200 K.M. per uur). Met deze snelheid valt hij verder in de richting van de aarde, zonder dat de snelheid toeneemt, totdat hij het reksnoer van de parachute losrukt. Deze maximum-snelheid van den vallenden mensch is voor de eerste maal door het Amerikaanse Luchtvaart Korps vastgesteld. Deze betrekkelijk geringe snelheid verwekte grootte verwondering bij velen, dat die hadden aangenomen, dat deze snelheid duizenden mijlen per uur zou bedragen.

Daardoor werd de oude hypothese, dat een mensch zijn bezinning moest verliezen, wanneer hij om laag valt, vernietigd. Als een mensch zich met een snelheid van 200 K.M. per uur in een race auto horizontaal kan voortbewegen, is hij ook in staat om volgens dezelfde uursnelheid van boven naar beneden te vallen, wanneer hij van niets anders dan de zwaartekracht den invloed ondervindt. Derhalve, aldus Trantum, kan ook de vertraagde val met de parachute geen grenzen hebben. Zoo hoog een vliegtuig in de lucht kan stijgen, zoo hoog kan ook een mensch naar omlaag vallen en wanneer een vliegtuig zijn passagiers tot halverwege de maan kan brengen zonder dat zij ten gevolge van zuurstofgebrek om het leven komen, kunnen zij gerust naar de aarde vallen en behoeven het treksoer eerst bij de laatste 300 meter los te rukken. Een mensch kan, theoretisch gesproken, voortdurend vallen, als hij onderweg niet zou verhongeren.