

Verzekerdheid.

Lied voor een Zangstem.

Tekst: NELLIE VAN KOL
Muziek: LEO MENS.

In vast tempo.

1. Niets kan mij schei-den, le-ven noch sterven, he-den noch toe-komst, klo-ve noch rots.
 2. Niets doet mij weil'-len, niets mij ver-twijf-len, niets mij ver-den-ken de lief-de Gods
 3. Niets kan ver-flau-wen, niets kan doen tanen, niets kan ooit blusschen de lief-de Gods
 4. Niets kandoen wank'len't huis dat ik bouwde, 'thuis mijns ge-loofs op de eeu-wi-ge Rots.

niets mij ver-vreem-den, niets mij be-roo-ven van 'thei-lig erf-deel: de lief-de Gods!
 van voor al' eeu-wen is zij ge-grondvest in Christus Je-zus, de mach-ti-ge Rots!
 God is mijn burcht en mijn zeer ster-ke ves-te in Christus Je-zus, de eeu-wi-ge Rots!
 't huis is on-wrik-baar als zijn fun-dee-ring in Christus Je-zus, de lief-de Gods!

DE „QUEEN MARY”

ZOO IS DAN DE TROTS VAN ALBION, DIE ALLE andere landen op zeevaartkundig gebied in de schaduw moet stellen, van stapel geloopt en in het element gebracht, waarin zij straks haar makers tot roem moet strekken. De „534” is te water gelaten, een vorstin verrichtte het daarbij gebruikelijk ceremonieel en hield haar ten doop.

Bijna vier jaar geleden werd het contract voor den bouw getekend, de nieuwe Cunarder moest er komen om de verwachte successen van een „Bremen,” een „Normandië” en een „Rex” te kunnen overtroeven. We kunnen het waarlijk niet anders zien — te goed is bekend, hoe buitengewoon on-economisch deze oceanreuzen in de vaart zijn en hoe het welhaast een onmogelijkheid is, de exploitatie van een dergelijk schip loonend te doen zijn. Eilieve, het schip is er nu eenmaal en bijna zeker komt er nog een tweede van dezelfde afmeting bij.

Ongewoon lange tijd is er voorbij gegaan tusschen het leggen van de kiel en het van stapel loopen. De financieele crisis bracht het werk aan den kolossalen romp van het nieuwe schip-in-aanbouw twee jaar lang tot stilstand. De Cunard-maatschappij kon, bijna halverwege met den bouw, geen geld meer aan het grootsche plan besteden. De Britsche regering, die veel waarde hecht aan het nationaal gezag, maar verwachtte, dat de maatschappij de eer daarvan wel zou ophouden, was diep teleurgesteld over het besluit van de ondernemers om den bouw stop te zetten. Chamberlain, die juist druk bezig was het land uit zijn financieel verval op te heffen, was graag bijgesprongen, maar kon zich die weelde in deze tijden minder dan ooit veroorloven. Zoo moesten ongeveer twee jaar voorbijgaan, voordat de regering termen aanwezig achtte de traditie te veronachtzamen en de noodige fondsen beschikbaar te stellen voor de voltooiing van het

schip. De belangrijke voorwaarde, waarop de regering bereid was als geldschietster op te treden, was, dat de doo-dende concurrentie tusschen Engelsche maatschappijen op den Atlan-tischen Oceaan zou worden opgeheven. De nood brak tenslotte ijzeren wetten. De Cunard en de White Star staken de hoofden bij elkaar en stichtten een nieuwe maatschappij voor den passagiersdienst op den Atlantischen Oceaan, de concurrentie op den ouden voet voortzettend op alle andere vaarten, welke de ruime zeeën verschaffen... Het nieuwe schip is dus wel in de hoogste mate een nationale onder-neming, wat bij de tewaterlating nog eens extra onderstreept werd door de aanwezigheid der „Royalty” en zijn doopnaam „Queen Mary.”

We zullen onze lezers niet overladen met allerlei tech-nische bijzonderheden over den nieuwen oceanreus. Iets hebben we daarvan in den vorigen jaargang al meegedeeld. Liever vertellen we iets van een van de schroeven van het nieuwe schip, waarvan er acht gemaakt zijn, vier voor on-middellijk gebruik en vier in reserve. Zij zijn gemaakt van Turbiston brons en voor elke gieting werd 53 ton van deze legering gebruikt.

Dat is een geweldig werk, het gieten van een dergelijke schroef. Vroeger werd een scheepsschroef veelal uit afzon-derlijke stukken opgebouwd — eerst het hart, de zoogenaam-de dobbelsteen, waarop de bladen met bouten werden ge-monteerd. Het voordeel van deze methode was, dat men, binnen zekere grenzen den stand van de bladen, waardoor de spoed bepaald wordt, kon wijzigen. Vooral in den oorlogstijd, toen de brandstof zoo verbazend duur was, is dit ook op menig schip gebeurd.

Naar men ziet zijn de schroeven van de „Queen Mary” in één stuk gegoten. Daartoe wordt eerst een groote kuil gegraven, waarin de gietvorm, op dezelfde wijze, als zulks bij een torenklok gebeurt, uit steen en leem wordt opgemet-seld. In het onderhavige geval werd het gesmolten metaal