

DE OLYMPIC.

't Is nu een jaar of twaalf geleden, dat de oceaan in verbazing werd gebracht door twee Duitsche schepen, de Deutschland en de Kaiser Wilhelm der Grosse, schepen, die opeens ver achter zich lieten de maat en de snelheid, die tot dusver voor schepen gegolden had. „Timotheüs" heeft te zijner tijd ook mede hulde gebracht aan het genie, dat zulke schepen kon bouwen, en zóó kon bouwen, dat ze niet alleen konden varen en bestuurbaar waren, maar dat ze konden varen met een snelheid, die tot dusver door geen schepen was bereikt.

Van dien tijd af is bijna geen jaargang verschenen, of we hebben gesproken van het grootste schip. Nederland kreeg ook zijn reuzenschepen, de Nieuw-Amsterdam en de Rotterdam, maar op den naam grootste maakten ze toch geen aanspraak. In de laatste jaren had de Cunardlijn het record met de zusterschepen Mauritania en Lusitania, beide 241 M. lang, met een waterverplaatsing van 44000 ton en een snelheid van 25.5 en 26 knoopen. — Voor wie 't niet weet, hier even een kleine toelichting. Wanneer de Mauritania (of haar zusterschip) volle lading heeft, en dus zoo diep mogelijk gaat, verplaatst zij een hoeveelheid water van 44000 M³. Dat water is verplaatst, en het schip neemt de plaats in. Het gedeelte van het schip, dat in het water gaat, heeft dus ook een inhoud van 44000 M³. En daar het schip door dit water gedragen wordt, blijkt, dat schip en lading samen een gewicht hebben van 44000 ton. (à 1000 K.G.) — Met knoopen bedoelt men Engelsche zee-mijlen, waarvan er drie in een uur gaan. Wanneer dus deze Cunarders volle snelheid hebben, leggen ze ongeveer 8½ uur gaans per uur af.

Sedert Juni echter heeft de White-Star-lijn een boot op den oceaan, de Olympic, die in grootte de vorigen nog weer overtreft, en nu weer het grootste schip is. (De Titanic van dezelfde maatschappij, die nog niet gereed is, wordt even groot.) Als we zoo in onze vaarten en grachten schepen zien varen, kunnen we ons moeilijk een denkbeeld vormen van de reusachtige afmetingen dezer schepen, en in onze meeste zeehavens stelt men zich ook met veel kleiner schepen tevreden. De Olympic is 270 M. lang en 28 M. breed. Een flinke huiskamer is 5 M. lang en 4 M. breed; het dek van de Olympic is dus zeven maal zoo breed en meer dan vijftig maal zoo lang als zulk een kamer. De oppervlakte van het dek is bijna drie kwart H.A. Twintig van deze schepen zouden samen een uur lang wezen!

De hoogte van de kiel tot het dak boven de brug, waar de stuurman staat, is 32 M., dat is meer dan tweemaal de hoogte van een huis van vier verdiepingen. Hooger nog zijn de schoorsteenen; die verheffen zich tot ruim 53 M. boven de kiel, half zoo hoog als de Utrechtsche Dom. En die schoorsteenen, vier in getal, hebben elk een middellijn van 7.3 M., een omtrek van 23 M.

Daar kan nog al wat rook door! Er wordt dan ook per dag 700 ton steenkolen verstoekt, zeventig spoorwagens vol.

Doch de Mauritania en de Lusitania, die 44000 ton waterverplaatsing hebben, gebruiken 1000 ton steenkolen per dag, terwijl de Olympic toch 66000 ton waterverplaatsing heeft. Dat komt, omdat men bij de Olympic het denkbeeld van groote snelheid heeft laten varen. De Olympic loopt „maar" 21 knoopen, zeven uren gaans per uur. Wil men groter snelheid, dan neemt de hoeveelheid steenkool in veel grooter mate toe dan de snelheid; die laatste knoopen komen dus zeer duur.

De Olympic doet dienst als passagiersboot. Ze kan ook vracht vervoeren en ze doet het ook, maar ze ligt niet lang genoeg in de haven, en ze heeft teveel tijd noodig voor het innemen van de noodige hoeveelheid steenkolen, om tijd over te houden voor het laden van veel goederen. Neen, het gaat om de passagiers. Er is plaats voor 1200 passagiers derde klasse, 550 tweede klasse en 750 eerste klasse, samen 2500 personen. Opmerkelijk is het groot aantal eerste-klas-passagiers. We moeten daarbij denken aan de vele schatrijke Amerikanen, die in den zomer een bezoek aan Europa brengen, en de beste klanten zijn voor de stoomboot-maatschappijen. Er zijn op de Olympic zelfs 69 reeksen van kamers, telkens in anderen stijl gebouwd en gemeubeld, voor wie voor een overtocht 3000 tot 5000 gulden betalen wil.

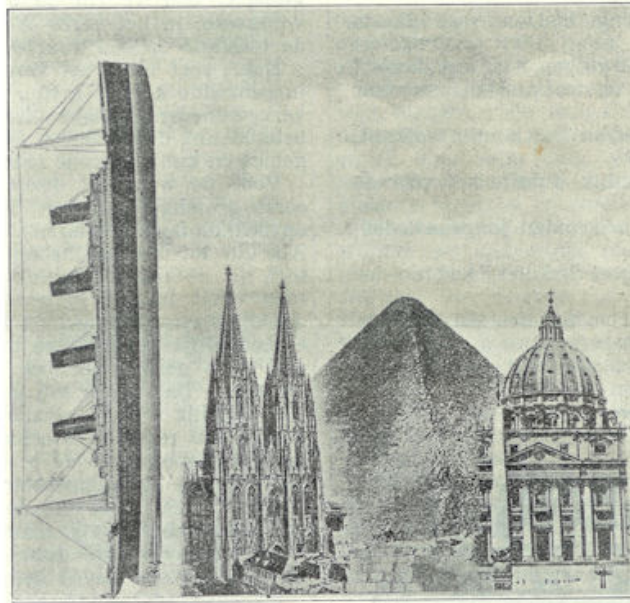
Voor de bediening van al die passagiers is er een personeel van 471 personen; voor de bediening van het schip 63 zeelieden en 322 machinisten en stokers, zoodat wanneer alles bezet is, het schip een bevolking heeft van 3356 zielen. Een eetzaal eerste klas van 35 bij 27 M., een zwembad van 10 M. lang, een wandeldek van 160 M. lang, dat zijn zoo eenige geriefelijkheden, die men aan boord van een schip niet verwachten zou. In 't geheel zijn er, den dubbelen bodem niet meegeteld, tien dekken boven elkaar.

Nog een paar cijfers. Elke schakel van de ankerkettingen weegt 70 K.G.; de ankers wegen 15000 K.G.; het roer 100000 K.G.; de middelste schroef, die door een turbine bewogen wordt, 22000 K.G.; de twee zijwaartsche schroeven, die door gewone stoommachines worden gedraaid, ieder 38000 K.G.

Om een denkbeeld te geven van de grootte van zulk een schip heeft de teekenaar het op zijn achterstevens gezet, en daarnaast geplaatst den Keulschen Dom, de groote piramide en de Londensche hoofdkerk. Wie zulk een vergelijking ziet, komt tot de gevolgtrekking, dat er geen grootscher bouwwerken bestaan dan de schepen, die tegenwoordig den Atlantischen Oceaan beveren.

A. L.

NASCHRIFT. — De lezer heeft uit de dagbladen vernomen, dat het reuzenschip reeds averij heeft gehad. 't Is aangevaren door een Engelschen kruiser, heeft een groote scheur gekregen, maar is op zijn waterdichte schotten blijven drijven. Nu wordt het gekalefaterd te Southampton.



Stoomdruk — LA RIVIÈRE & VOORHOEVE — Zwolle.