

Theo Horsten, Griekenland, [www.kombuispraat.com](http://www.kombuispraat.com)

PAMETRADA bouwde helemaal geen turbines. Het was geen fabriek en ook geen merk; het was een bureau, een samenwerkingsverband dat tijdens de Tweede Wereldoorlog met steun van de Engelse regering werd opgericht. Morée zegt "na de wereldoorlog", maar dat is niet juist; het was in mei 1944. Parsons speelde een voorname rol bij de vorming, want het was Parsons die zich verbond met verschillende Engelse machinefabrieken met het doel onderzoek te doen aan turbines en nieuwe turbines te ontwikkelen. De naam PAMETRADA is gevormd uit de beginletters van: **Parsons And Marine Engineering Turbine Research And Development Association**.

Het doel van deze associatie was "metingen te verrichten en onderzoeken te doen aan nieuw-gebouwde turbines van de aangesloten machinefabrieken". Bovendien ontwierp het bureau ook nieuwe turbine-installaties.

Morée zegt dan ook terecht: Overigens betekent de naam PAMETRADA-turbine geen bepaald systeem, zoals Zoelly, Parsons of Curtis, maar zijn het slechts turbines die door PAMETRADA zijn ontworpen en waarbij verder een willekeurig systeem kan worden toegepast.

In 1962 hadden zich 16 bedrijven bij PAMETRADA aangesloten. In 1968 werd het samenwerkingsverband opgeheven en daar was lang niet iedereen in Engeland het mee eens. In maart 1969 werden er in het parlement zelfs vragen over gesteld aan de minister van Technologie, Tony Benn. Engeland had toen een heus Ministerie van Technologie, een bewijs hoe serieus de ontwikkelingen daar toen werden genomen. Dat zouden de formateurs van ons komende kabinet ter harte moeten nemen; juist in moeilijke tijden zoals na een oorlog of tijdens een economische crisis moet je onderzoek en ontwikkeling de hoogste voorrang geven.

Zo zat dat dus met PARMETRADA. Je kunt het vergelijken met de auto-industrie: ontwerpers als Bertoni en Pininfarina bouwen zelf geen auto's, maar ontwerpen ze wel voor anderen en die modellen krijgen dan hun naam mee. Zie ook onderstaand citaat.

**The Structure of British Industry - a Symposium,**  
**Cambridge University Press, 1958, Volume 1, Page 113:**

The decline of the steam reciprocating engine and the introduction of the diesel engine led British shipbuilders into greater dependence on foreign engine designs. Most of the early attempts to develop marine diesels in Britain were delayed and British yards lagged behind those of other countries in fitting diesel engines. In spite of the development of the Doxford and other British engines, the influence of foreign designs is reflected in the large number of British shipbuilders holding licences from continental firms for the production of diesel engines. British Polar Engines first manufactured under licence from Fiat (Turin) and later from Atlas Diesels (Stockholm); John Brown's produces a variety of engines under licence; and many other examples could be quoted.

In the absence of a few large marine engineering specialists, engine development lends itself to co-operative research. The establishment of the Parsons and Marine Engineering Turbine Research and Development Association (PAMETRADA) in 1944 has undoubtedly put the British industry in a strong position in the development of marine steam and gas turbines. The activities of the association continue the work carried out by the Parsons Marine Steam Turbine Company in pre-war years with the support of a number of companies interested in marine turbines. Research into diesel engines is also carried out on a co-operative base by the British Shipbuilding Research Association.