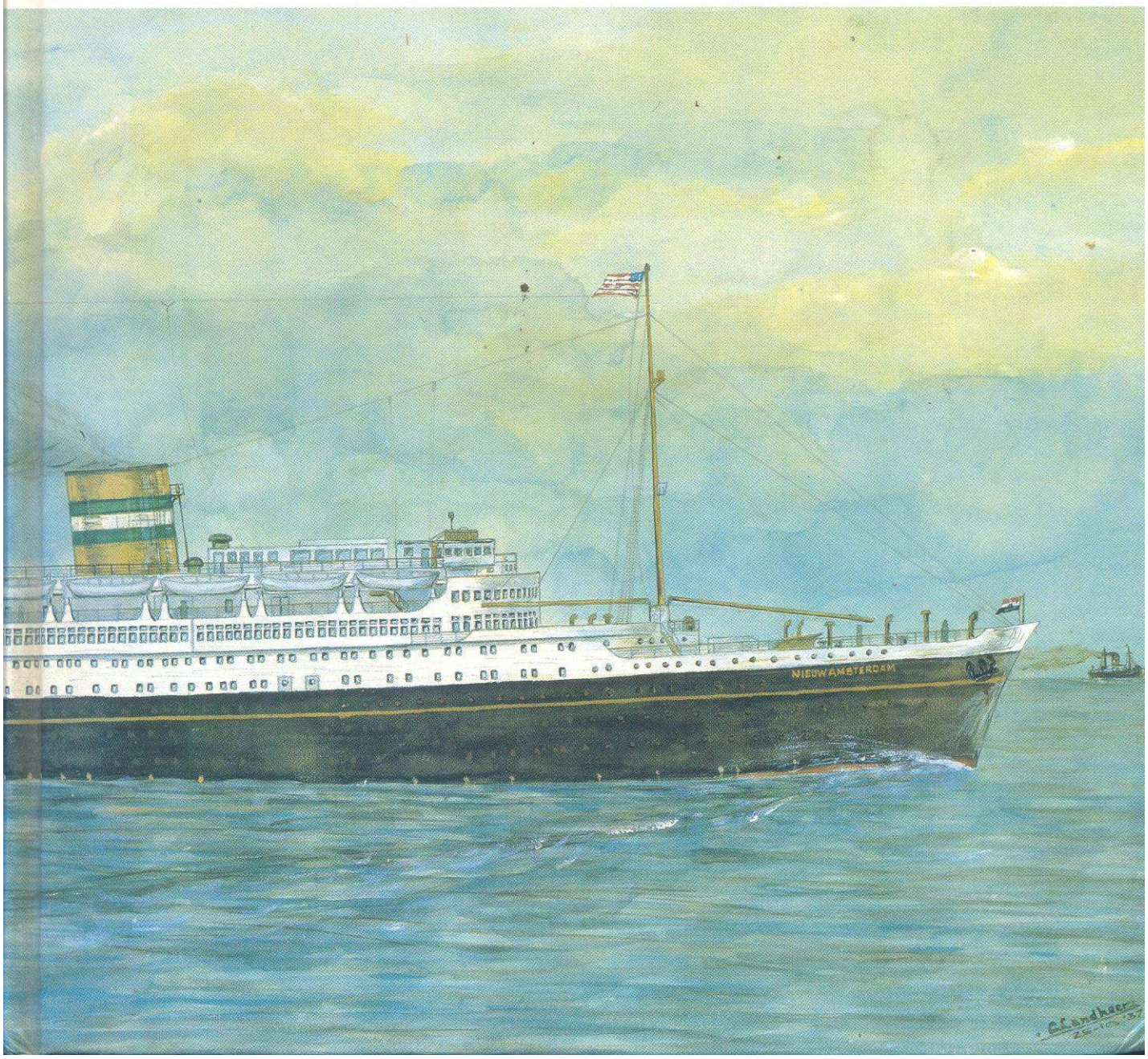
CHRIS KONINGS

DE NIEUW AMSTERDAM



DE NIEUW AMSTERDAM

Chris Konings

1988

DEN BOER UITGEVERS - MIDDELBURG

Voor Tjeerd en Freek

papa

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Konings, Chris

D.S.S. Nieuw Amsterdam/Chris Konings. – Middelburg : Den Boer. – Ill.
Met lit. opg., reg.
ISBN 90-70027-49-6 geb.
SISO 658.41 UDC 629.123-46
Trefw.: Nieuw Amsterdam (passagiersschip).

VOORWOORD

Gaarne voldoe ik aan het verzoek met een enkel woord dit boek over het wel en wee van de "NIEUW AMSTERDAM" in te leiden.

Gedurende de jaren dat de Holland-Amerika-Lijn een geregelde passagiersdienst onderhield naar de Verenigde Staten heb ik ettelijke malen de oversteek gemaakt op een van haar fraaie en indrukwekkende passagiersschepen. Ik kan niet anders dan betreuren dat aan deze comfortabele wijze van reizen, die in feite enkele vakantiedagen waren, een einde is gekomen en het jachtige hedendaagse leven ons dwingt gebruik te maken van een vliegtuig naar letterlijk alle streken van de aardbol. Men komt meestal vermoeid aan en het neemt verschillende dagen de "jet lag" te boven te komen.

De Holland-Amerika-Lijn had, terecht, een voortreffelijke reputatie onder de grote scheepvaartmaatschappijen der Europese landen, die passagiersdiensten onderhielden met de Nieuw Wereld. De service was altijd perfect, de keuken meer dan gesoigneerd en de hutten en verblijven waren even luxueus als geriefelijk.

Van alle grote passagiersschepen van de Holland-Amerika-Lijn heeft de "NIEUW AMSTERDAM" wel de meest indrukwekkende carrière gemaakt. Zij behoorde tot een van de weinige grote passagiersschepen die tijdens de Tweede Wereldoorlog in verband met haar hoge snelheid als troepenschip kon worden ingezet zonder begeleiding van oorlogsschepen. Tienduizenden geallieerde soldaten zijn door de "NIEUW AMSTERDAM", letterlijk op alle wereldzeeën, vervoerd en het schip heeft daardoor een zeer belangrijke bijdrage geleverd aan de oorlogsinspanning en de uiteindelijke overwinning. Een eresaluut is op zijn plaats.

Daarenboven wordt terecht onderstreept de grote bijdrage van de bemanningen van dit legendarische schip waardoor de "NIEUW AMSTERDAM" zulk een wereldfaam heeft verkregen.

De heer Konings dient te worden gelukgewenst met zijn lofwaardig initiatief het levensverhaal van dit unieke schip te boek te stellen en daardoor voor het nageslacht de belevenissen van de "NIEUW AMSTERDAM" vast te leggen.

Ik spreek de hoop uit dat dit interessante werk een grote lezerskring zal bereiken.

BRUSSEL, 18 maart 1987

Mr. dr. J. M. A. H. LUNS

Tafelbladontwerp voor de Vestibule Ritz Carlton, 1957 (W. J. M. Akkermans).

DE NIEUW AMSTERDAM

De plannen en de financiële realisatie ervan.

We schrijven het jaar 1928, en wel 11 april. Op die dag komt bij de Holland Amerika Lijn het nieuwe schip "Statendam" in dienst.
Al spoedig bleek dat de "Rotterdam" (1908) en de "Nieuw Amsterdam" (1906) het veld moesten ruimen.
De kosten voor deze schepen werden te groot en vanwege hun ouderdom waren ze niet meer zo in trek bij de passagiers.
De "Volendam" (1922) en "Veendam" (1923) zouden nog wel even meekunnen, maar voor de HAL werd het steeds duidelijker; in deze situatie raakte men steeds verder achterop bij andere, buitenlandse rederijen.
De concurrentie was erg groot. Het buitenland bouwde grote en snelle schepen, daarbij financieel gesteund door hun regeringen.
De boventoon hierbij werd gevoerd door de Britten met schepen als de "Aquitania", "Mauretania", "Olympic" en later de fameuze "Queen Mary", gevolgd door de Duitsers met hun prestigeuze tweeling "Bremen" en "Europa", de Italianen met de "Rex" en natuurlijk de Fransen met hun uiterst luxueuze "Normandie".

Om een financieel verantwoorde dienst over de Noord Atlantische Oceaan uit te kunnen blijven voeren had de "Statendam" een "running mate" nodig.
Nochtans had de HAL niet de pretentie zich een schip aan te schaffen van eenzelfde afmeting en varende met zo'n hoge snelheid, zoals de hiervoor genoemde buitenlandse schepen.
De nadruk zou, volgens de HAL, veel meer gelegd moeten worden op rust en comfort.

De droom kon echter niet in vervulling gaan.
Het instorten van de wereldeconomie was er de oorzaak van dat het aantal passagiers drastisch terugliep waardoor er een overcapaciteit van schepen op de Atlantische route ontstond.
Dieptepunten vormden de jaren 1933 en 1934.

Het realiseren van een nieuwbouwschip leek uitzichtloos; immers, het zou nu jaren duren voordat de maatschappij over voldoende financiële middelen zou komen te beschikken om zich zo'n project te kunnen veroorloven.
Een apart detail was echter wel dat tijdens de reorganisatie van het bedrijf in die moeilijke jaren werd berekend dat de maatschappij waarschijnlijk een winst van 300.000 gld. had gemaakt indien zij een gelijkwaardig schip naast de "Statendam" had bezeten!

Toch werd na de reorganisatie besloten de passagiersdienst voort te zetten, met dien verstande dat er zeer spoedig een tweede schip naast de "Statendam" verkregen kon worden, hetzij door nieuwbouw, hetzij door aankoop, waarmee de rentabiliteit van de transatlantische dienst kon worden behouden, en waarmee een geregelde 10-daagse dienst op New York gehouden kon worden.

Op die manier kon men het voor de passagiers aantrekkelijk maken een retourbiljet te kopen, waardoor met het ene schip heen en met het andere schip teruggevaren kon worden.

Allereerst werd de aankoop van een schip overwogen. De goedkoopste oplossing, maar de hiervoor in aanmerking komende schepen hadden alle het nadeel dat zij een te hoog olieverbruik hadden.

Samengaan met andere maatschappijen, om op die manier het doel te bereiken, leverde ook niets op, dus bleef maar een zwaar alternatief over; de nieuwbouw.
Men wist dat dit enkel kon slagen wanneer een flinke financiële steun verkregen zou worden.

In haar eerste uitvoerige kontakten met de regering hierover, en met name met de toenmalige voorzitter van de ministerraad, Dr. H. Colijn, schetste de maatschappij de voordelen van een tweede schip en het belang van het behoud van de dienst op Amerika, voor zowel kantoor, scheeps- en walpersoneel, alsmede de gevolgen die bij opheffing van de dienst ondervonden zouden worden door, onder andere, sterke terugloop van brandstof- en proviand aankopen en de mindere opbrengst van havengelden, kademuren, telefoon- en telegraafopbrengsten etc.
De gedachte dat de HAL mee zou gaan doen aan het bouwen van steeds grotere en snellere schepen was geheel niet aan de orde, maar wel volgde de HAL in haar voorstellen het voorbeeld van enkele buitenlandse rederijen door erop te wijzen dat bij de oplevering van een nieuw schip overgegaan zou worden tot afstoting van 55.000 ton aan verouderde tonnage aan passagiersschepen.

Die eerste besprekingen, op 1 juni 1934, liepen uit op een complete teleurstelling, want de heer Colijn deelde mede dat hij voor dat moment niet op de verzoeken van de HAL in kon gaan.
Maanden van overleg volgden, waarbij de maatschappij er bij de regering op aandrong een snelle beslissing te nemen, daarbij doelend op een mogelijk in de vaart brengen van het nieuwe schip voor de aanvang van het zomerseizoen in 1936.
Maar de Haagse beslissing bleef uit, tot op 2 oktober 1934 de regering middels een brief van de minister van Economische Zaken liet weten dat een uitgave van zulk een grootte een te zware belasting voor de schatkist zou zijn.
Blijkbaar hadden de twijfels die bij Rijkswaterstaat waren gerezen aangaande de noodzaak van het voortbestaan van een transatlantische passagiersdienst onder Nederlandse vlag meer indruk gemaakt!

Toch besloot de maatschappij het hoofd niet te laten hangen en opnieuw nam zij het besluit de dienst niet op te heffen.

Er werden nu offertes aan buitenlandse werven gevraagd.
Harland and Wolff, de bekende werf in het Noord-Ierse Belfast, waar reeds vele HAL schepen waren gebouwd, bracht een berekening voor een schip van 9 miljoen, daarbij gesteund door een ruime subsidie van de Noord-Ierse regering.
Dit schip zou iets eenvoudiger, maar ook iets sneller, zijn dan de "Statendam".
Ook de Duitse werf Blohm und Voss deed mee in de race, en om later nooit het verwijt te kunnen treffen dat men niet mee wilde werken aan het behoud van dit voor de werkvoorziening van Nederland zo belangrijke object, stelde de HAL de Nederlandse regering van elke stap in de ontwikkelingen van de kontakten met de buitenlandse werven op de hoogte.

Tegen het eind van oktober 1934 protesteerde de HAL fel bij de regering tegen de wijze waarop deze het besluit om niet te subsidiëren had genomen.
De brief maakte grote indruk en ook in het land kwamen de reakties nu los.

Immers, het werkloosheidspercentage in de metaalindustrie bedroeg ongeveer 70% en de scheepsbouwindustrie schreeuwde om werk!
De bouw van een nieuw passagiersschip, tevens vlaggeschip van de koopvaardij, in Nederland, werd gezien als een teken van opleving, als een bewijs van een doelbewuste verdediging tegen de economische wantoestanden, en het verlenen van de opdracht aan een buitenlands bedrijf zou door velen een grote tegenslag zijn geweest.
Daarbij kwam nog dat een studie van jonkheer Henri Reuchlin aan het licht had gebracht dat bij een bouwprijs van 12 miljoen tot twee-vijfde van de bouwkosten besteed zou worden aan lonen, zodat de overheid een aanzienlijke besparing aan werkloosheidsuitkeringen te wachten stond; een besparing die elk jaar met ruim 5% zou kunnen groeien!

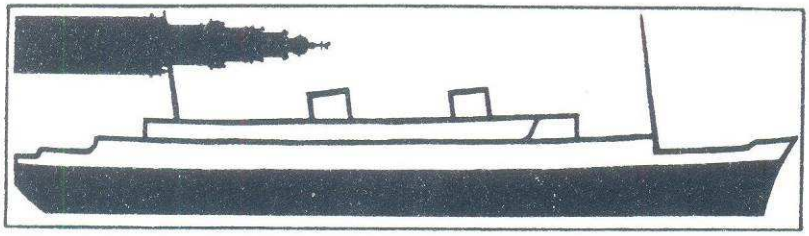
Al deze punten tesamen hebben de regering tot andere gedachten kunnen brengen.
In een brief liet zij weten zich bereid te kunnen verklaren mee te werken om de bouw van een schip in Nederland mogelijk te maken, gezien het belang voor de werkgelegenheid.
Met iets meer hoop maakte de HAL bekend slechts 520.000 gulden aan jaarlijkse lasten voor de rente en aflossing van een bedrag van 8 miljoen beschikbaar te hebben.

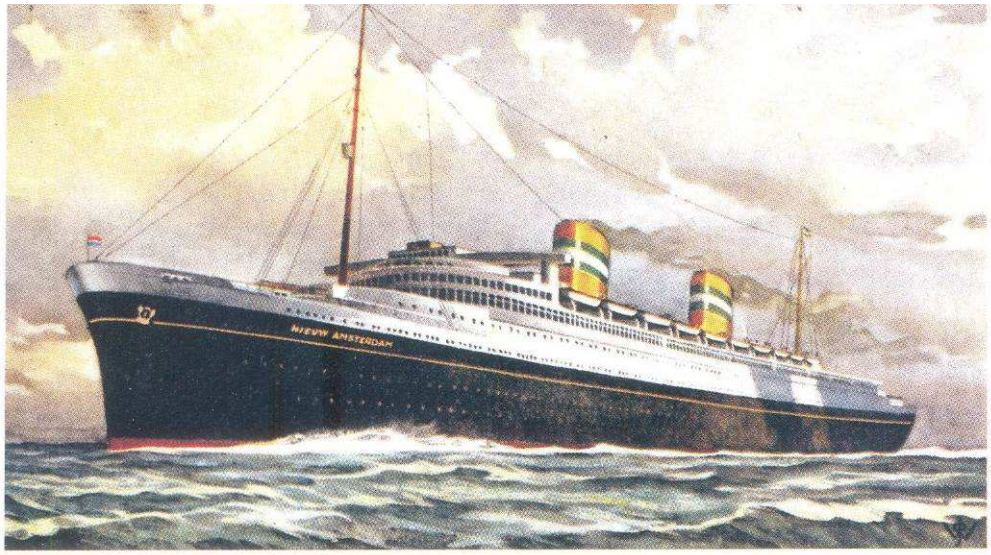
Ondertussen had het schip op de tekentafels meer vorm gekregen, en waren enkele werven overgegaan tot het maken van definitieve offertes, nu bekend werd hoe de technische dienst het bestek van het schip had gedacht.
Voor de prijs van 14.007.500 gulden, en later na herberekening op basis van laatste specificaties en ontwerp voor 14,2 miljoen, wilde de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij het schip bouwen in samenwerking met de werven Wilton-Fijenoord te Schiedam, de Koninklijke Maatschappij "De Schelde" te Vlissingen, Machinefabriek en Scheepswerf "P.Smit.Jr" te Rotterdam en Werkspoor in Amsterdam.
Harland and Wolff kwam met een definitieve prijs van 11,7 miljoen gulden.

Hoewel 20% duurder dan de prijs van de Noord-leren werd gekozen voor bouw in Nederland en aldus werd het Ministerie van Economische Zaken op 10 oktober 1935 gemeld dat de HAL, gelet op behoud van de werkgelegenheid, bereid was 12,2 miljoen te betalen, hetgeen direkt betekende dat de maatschappij eenzelfde bedrag als regeringskrediet moest trachten te verkrijgen.

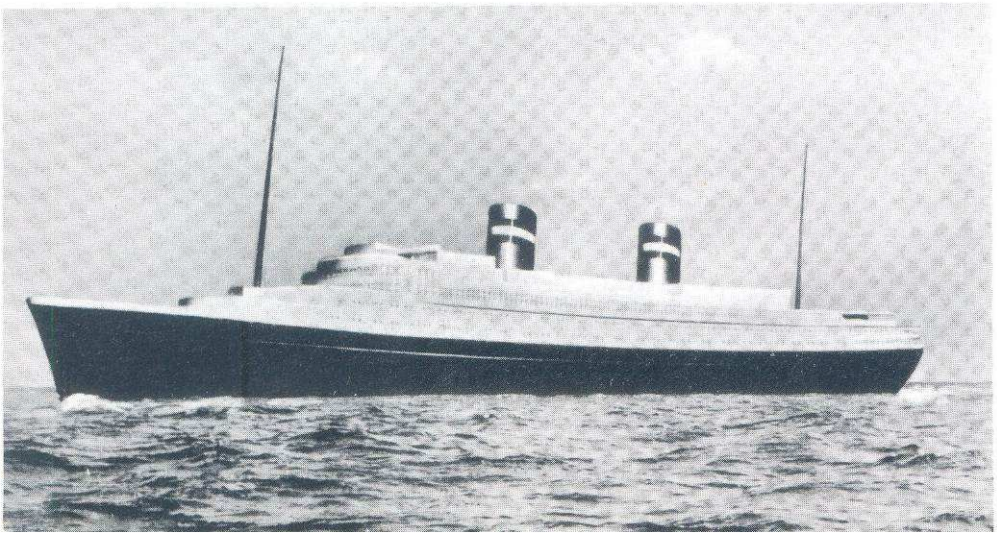
De onzekerheid daaromtrent duurde tot de morgen van de 15e oktober toen het bericht van Economische Zaken werd ontvangen dat de regering akkoord ging met de plannen, echter op voorwaarde dat voor een bedrag van 800.000 gulden in de kredietvoorziening zou worden deelgenomen door particulieren.
De acht commissarissen van de rederij stelden zich elk direkt voor 100.000 gulden garant.
De bouw van het schip kon beginnen en een blij Rotterdam stak de vlag uit!

De lengte van de "Nieuw Amsterdam" vergeleken met de hoogte van de Westertoren in Amsterdam.





Drie impressies van het nieuwe schip.
De middelste, een Britse uitgave, vertoont veel overeenkomsten met de "Queen Elizabeth".



De Bouw

Direkt na dit bericht werd de order bij de RDM geplaatst. Hoewel de eerder gemelde werven/bedrijven in combinatie met de RDM het werk zouden uitvoeren, bleef de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij uiteindelijk verantwoordelijk tegenover de HAL.

Op 4 december werd de overeenkomst getekend welke o.a. inhield:
"De rederij draagt op aan de werf en deze neemt aan van de rederij de bouw en oplevering van een passagiersschip, klasse Lloyds 100 A-1, bouwnummer 200, "with freeboard under special survey", zulks overeenkomstig een scheeps- en machinebestek en een algemeen plan, welke stukken aan partijen bekend zijn.
De oplevering heeft te geschieden te Rotterdam, uiterlijk op 15 april 1938, na gehouden technische proeftocht(en) en terstond na beëindiging van de officiële proeftocht".

Bouwsom: 13.500.000 gulden.
Voor decoratie van het schip werd ruim 1 miljoen gulden opgenomen.

Van de bouwsom nam de regering 1,3 miljoen voor haar rekening, zijnde het verschil in bouwprijs in binnen- en buitenland, zodat het regeringskrediet voor de maatschappij 12,2 miljoen ging bedragen.
Die 1,3 miljoen behoefde niet te worden geretourneerd, terwijl de rederij binnen een week na oplevering een bedrag van 800.000 moest aflossen.
Het restbedrag, 11,4 miljoen, zou in maximaal twintig jaarlijkse termijnen moeten worden afgelost.
Al voor de tewaterlating had de maatschappij dit bedrag reeds teruggestort!

Een van de meest in het oog springende feiten die bij de financiering van het schip een rol hebben gespeeld, was de positie van de vakbond.
Overeengekomen werd dat door de arbeiders een bijdrage geleverd zou worden door inhouding van twee en een halve procent van hun loon, totdat 300.000 gulden bereikt zou zijn.
Deze verregaande concessies hebben ertoe geleid dat de werknemers aan de ene kant trots waren te mogen (en kunnen) werken aan een stukje nationale prestige, dat het herstel van onze scheepsbouwindustrie inluidde, maar aan de andere kant snel overgingen tot het maken van berekeningen om na te gaan hoeveel staal, door hen betaald, in het schip zou komen te zitten, om dan jarenlang op die feiten te kunnen steunen in talloze gesprekken met familie en vrienden!
Vooral bij de mensen van Heyplaat en van "De Schelde" in Vlissingen roept de naam van het schip gemengde gevoelens op.

Overeengekomen werd dat voor de bouw en inrichting de werf zoveel mogelijk gebruik zou maken van Nederlandse materialen en produkten, waarbij tevens werd opgenomen dat men bij twijfel aangaande de toepassing van deze bepaling de werf in overleg met de Direkteur-Generaal van Handel en Nijverheid een beslissing zou nemen.

Al tijdens de onderhandelingen, voorafgaand aan de de bouw, was duidelijk geworden dat de voor het schip in aanmerking komende helling aanzienlijk gewijzigd en uitgebreid moest worden om een veilige bouwplaats te verzekeren.
Naast een flinke verbreding en verlenging tot 750 voet moest ook de bestaande opbouw aan het landeinde worden gesloopt en verlaagd.

16 Oktober 1935: een dag nadat bekend werd dat met de bouw van het schip kon worden begonnen, maakt men een begin met de berekeningen voor de wijzigingen aan de helling.

November 1935: drukke werkzaamheden aan de versteviging van de helling.

Voorlopige stapelloopberekeningen hadden een afschot van 1 op 18, 5 vastgesteld en door deze wijzigingen uit te voeren kon de benodigde hoogte onder de kiel worden behouden.
Tevens kwam uit de berekeningen naar voren dat bij een eventuele lage waterstand tijdens de stapelloop er te weinig water over de bestaande uitlopers van de helling zou staan om het schip van dompen te vrijwaren.
Zodoende werden deze uitlopers in de rivierrichting verlengd.
Verder was het noodzakelijk het ondereinde van de helling aanzienlijk te versterken om de voorstevendruk, welke geschat werd op 4000 ton, bij de stapelloop voldoende te kunnen opnemen.

Teneinde de helling boven niet onnodig lang te maken, werd besloten tot plaatsing van een ingeheide, stalen damwand aan het ondereind van de helling, zodat zelfs bij de hoogst denkbare waterstand nog "droog" aan het achterschip gewerkt kon worden.
Bij de constructie van de wand moest men rekening houden dat zware gietstukken van het achterschip, en het op de wal te bouwen kruiserhek, nog konden worden gemonteerd met behulp van drijvende bokken!

Beide kranen op de bestaande hijsinrichting op de BB kraanbaan bleken qua type en hefvermogen verre van toereikend(3 ton op 22 meter sprei).
Ook de hoogte was te gering om de aanbouw van de romp in een vergevorderd stadium te kunnen waarborgen.
Daarnaast was een minimum van 4 kranen nodig om de 15.000 ton materiaal, welke tot aan de stapelloop op de helling zou worden aangebracht, tijdig te kunnen verwerken.
Een extra te plaatsen kraan zou gebruikt worden voor het bedienen van de hydraulische klinkmachines voor het klinken van de bovenbouw.
Besloten werd aan SB van het schip een nieuwe kraanbaan te bouwen, maar het ontwerpen, fabriceren en monteren van zo'n baan zou te veel tijd gaan kosten, zodat werd nagegaan of de bij de werf Wilton Fijenoord buiten dienst gestelde kraanbanen beschikbaar waren.
Deze verkeerden nog in een uitstekende staat en waren zeer goed voor het doel geschikt.
Men slaagde erin de twee kraanbanen en drie van de bijbehorende kranen te verkrijgen, welke na een verlenging van 4 meter niet minder dan 4 ton op een sprei van 33 meter konden hijsen, met een hoogte van 45 meter boven de grond!
De bestaande kranen op de BB-baan werden in hun oorspronkelijke toestand gelaten totdat een zodanige hoogte van de romp was bereikt dat verder gebruik ervan niet meer toereikend was.
Een ervan is toen alsnog verhoogd met een hoogte van 9 meter.

De eerste bouwfase.

Toen bekend werd dat de gehele organisatie in handen zou komen van de RDM werd met spoed de staf van tekenaars uitgebreid, alsmede 4 tekenkamers ingericht om de ruim 100 arbeidskrachten van die afdeling voldoende plaats te bieden.
Reeds van te voren waren de lijnen van het model in de sleeptank te Wageningen beproefd en toen de HAL het algemeen plan, het bestek en de resultaten van de proeven verstrekte, werd met het detailleren van het plan een start gemaakt.
Materiaal werd besteld, contracten met leveranciers afgesloten, zodat geen tijd verloren behoefde te gaan en alles gelijk met het werk in de tekenkamers kon opgaan.

Hoewel er bij het uitwerken van het plan ingrijpende wijzigingen nodig waren, kon toch op vrijdag, 3 januari 1936 de kiel voor bouwnummer 200 worden gelegd, in

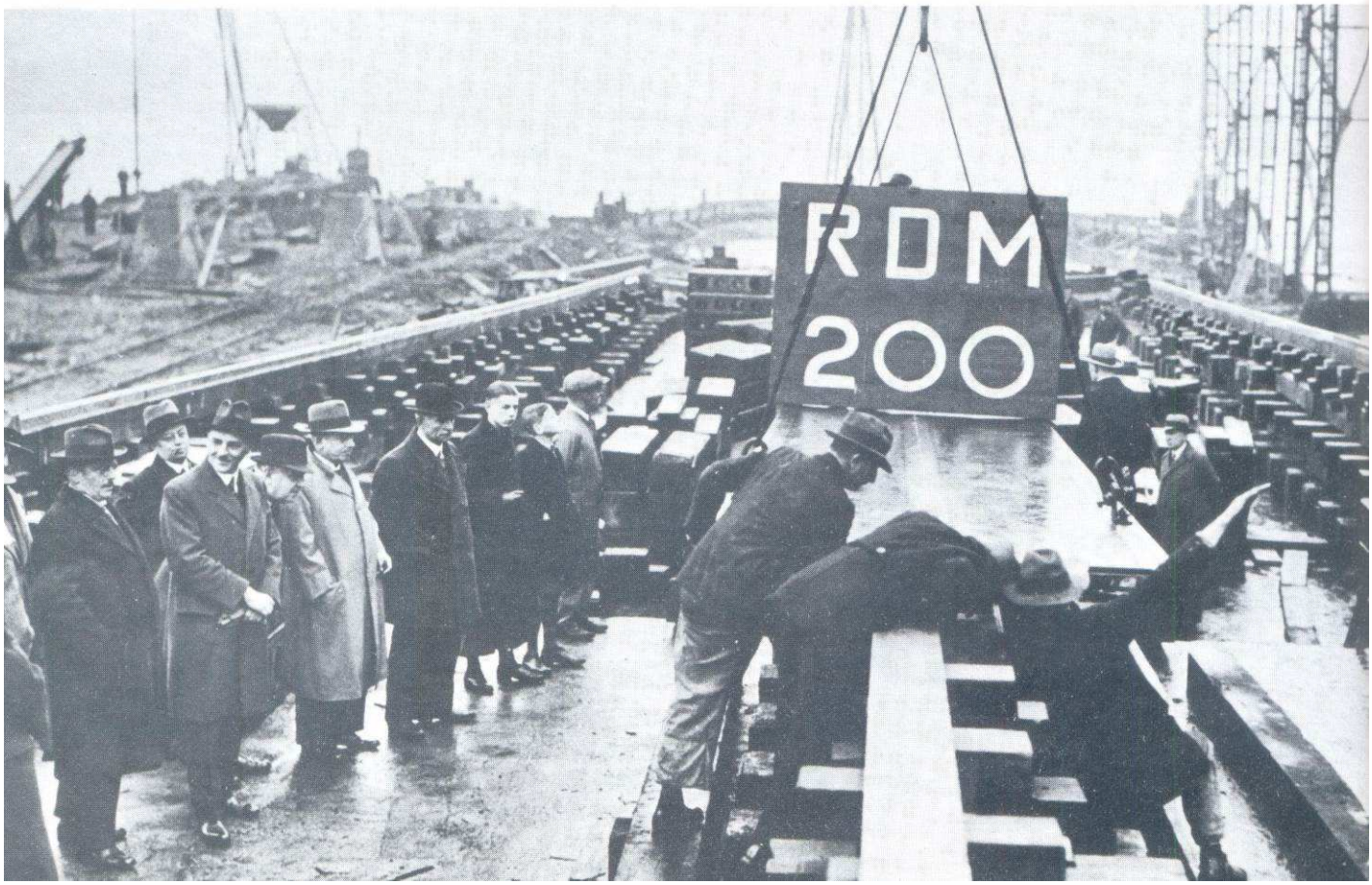
tegenwoordigheid van de direkties en technici van de HAL en de betrokken werven.

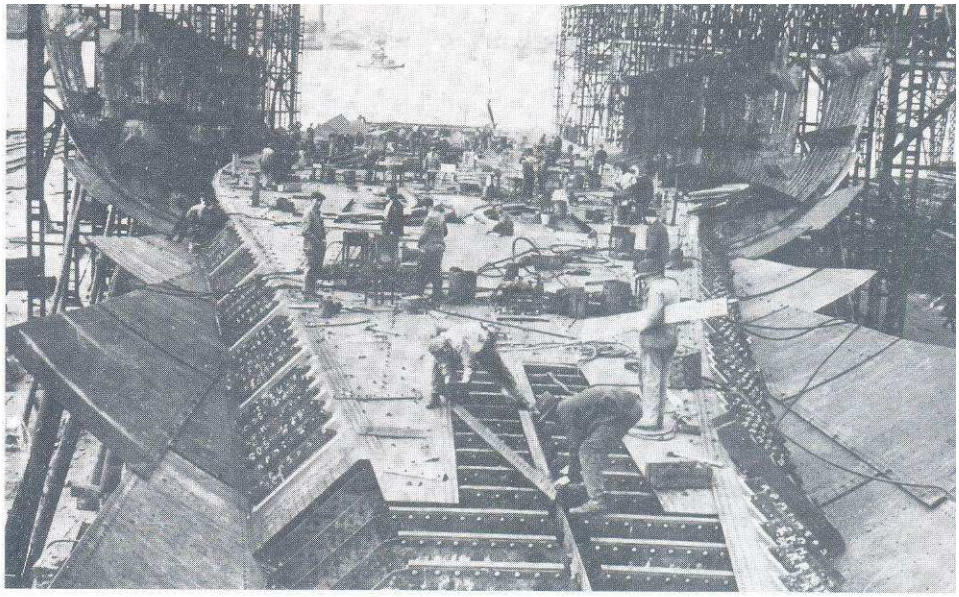
Ofschoon op sommige momenten enige stagnatie werd ondervonden, ondermeer door vertraging in de levering van materialen enz., vorderde alles zeer snel.
Alles werd tot in de kleinste details op tekeningen uitgewerkt, in nauwe samenwerking met de technici van bijvoorbeeld de ventilatieleidingen, pijpleidingen en airconditioning.
De hutbetimmeringen waren op de tekenkamer op een schaal van 1:10 uitgewerkt en van deze tekeningen werden de multiplexwanden, de speciale holle "Bruynzeel"-deuren, al het houtwerk, fineerwerk, sanitair, fittingen etc. geheel compleet vervaardigd.
Op die manier konden de electriciens bij het aanbrengen van de elektrische installatie tegen de hutwanden alle, volgens tekening vervaardigde, houten kabelkokertjes reeds kant en klaar aantreffen.

Op 11 juli 1936 brachten o.a. de ministers Dr.H.Colijn, Mr.P.J.Oud en Dr.ir.H.C.J.C. Gelissen een bezoek aan de werf om de vorderingen van de bouw waar te nemen. Die datum was reeds meer dat tienduizend ton staal in de romp verwerkt, dus was er bij de regeringsfunktionarissen geen reden tot klagen over de wijze waarop de regeringsgelden waren besteed!

Intussen werd er ten kantore van de HAL druk gediscussieerd over de naam van het nieuwe schip.
Velen dachten aan "Prinsendam" of "een tweede Statendam", maar uiteindelijk liet de maatschappij op 25 augustus weten dat gekozen was voor "Nieuw Amsterdam".
Die naam zou de attraktiviteit van het schip voor de Amerikanen zeker verhogen, gezien het feit dat zij het grootste aandeel van passagiers uitmaakten.
Immers, elke Amerikaan wilde minstens één keer in zijn leven de grond van Europa gezien en gevoeld hebben.

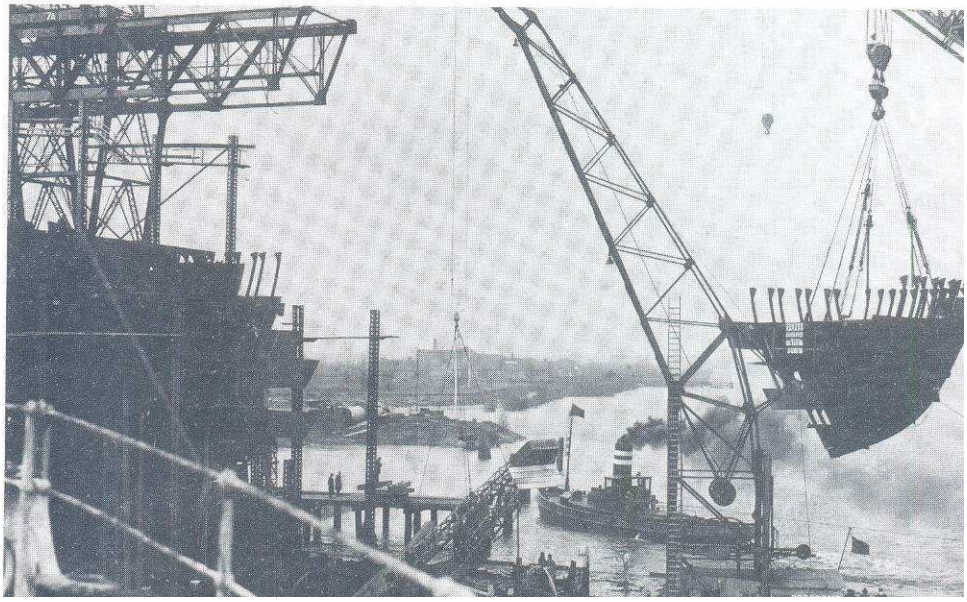
3 Januari 1936: de kiel voor bouwnummer 200 wordt gelegd.





24 Maart 1936: de dubbele bodem bijna voltooid.

11 Juli 1936: een delegatie van het kabinet, onder leiding van minister-president Colijn, brengt een bezoek aan de werf.

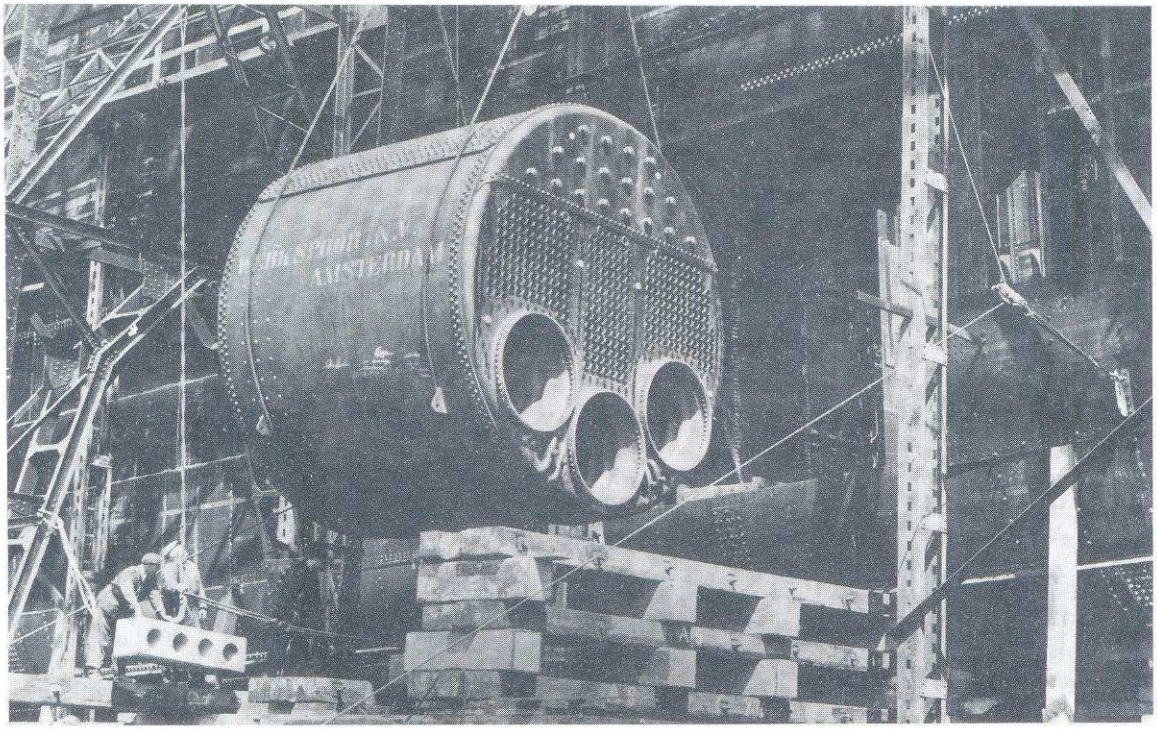


26 Oktober 1936: het 135-ton zware kruiserhek wordt geplaatst. Let op de stalen damwand!

Een paar weken daarna maakte men bekend dat besloten was het schip op 10 april 1937 te water te laten.
Hoewel men er bijna zeker van was dat het staalwerk van de romp op die datum nog niet volledig zou zijn aangebouwd, werd dit besluit op grond van o.a. de volgende redenen genomen:
In het naast de afbouwplaats liggende hulpmagazijn was reeds een flink aantal onderdelen opgeslagen.
Transport hiervan en van de werklieden was een niet te onderschatten zaak.
Daarbij kwam dat de nog te monteren en af te werken bovenste dekken zich op de afbouwplaats aanzienlijk dichter bij de begane grond bevonden dan op de helling.
Direkt na de tewaterlating zou één der RDM kranen en één van de nieuwe SB-baan kranen op de bij de afbouwplaats behorende kraanbaan kunnen worden opgesteld.
Samen met diverse voorhande zijnde drijvende bokken kon men op deze wijze toch over een even grote hijscapaciteit beschikken om tijdige afwerking van de romp te garanderen.

Ook met betrekking tot de inbouw van de voortstuwingsinstallaties was een vroegtijdige stapelloop wenselijk.
Reeds in een vroeg stadium was de 50 ton wegende donkeyketel geplaatst.
Die vroege plaatsing was noodzakelijk daar het voor deze handeling opengelaten gedeelte van de huid een hinderpaal zou vormen voor het afpersen van de oliebunkers.
Tevens zouden er bij de stapelloop al 3 van de 6 Yarrow-waterpijpketels zijn geplaatst door "De Schelde", terwijl een vierde gedeeltelijk gemonteerd zou zijn.
Het vervoer van de dieseldynamo en de turbodynamo, aan het vooreind van de hulpmachinekamer zou nu slechts door de hoofdmachinekamer kunnen gebeuren, en gezien het gewicht van de dynamo's was dat een aangelegenheid welke alleen te water kon worden uitgevoerd.
Uitstel van die plannen was niet mogelijk, omdat anders de montage van de hoofdturbines stagnatie zou ondervinden.

Plaatsing van de hulpketel.



De Stapelloop

Hoewel het bij de RDM gebruikelijk was grote schepen op een slede met slagbedden te water te laten, werd voor de stapelloop van de "Nieuw Amsterdam" gekozen voor twee sleden, omdat hierdoor de druk van het 18.000 ton wegende schip over een groter dwarsscheepsoppervlak zou worden verdeeld.

Een ander vraagstuk was de manier waarop het schip na de stapelloop geremd moest worden.
De methode van het aanbrengen van in de rivierbodem verankerde remdraden, welke het schip direkt na het verlaten van de helling rond moesten trekken zodat het dwars in de rivier zou komen te liggen, kon niet worden toegepast omdat de bestaande rivierbreedte niet toereikend was.
De oplossing werd gevonden in het aan weerszijden van het schip aanbrengen van remdraden die aan zeer zware kettingpeuren waren verbonden, welke aan SB en BB zijde langs het schip naast de helling werden neergelegd.
Door de wrijving die zou ontstaan wanneer de peuren over de grond zouden slepen, moest de nodige remkracht worden uitgeoefend.

Gegevens over een op deze wijze in het buitenland gehouden stapelloop waren wel bekend, maar gezien de verschillen o.a. in grondsoort van de rivier en het wel of niet meedraaien van schroeven en vele andere faktoren, werd er besloten bij wijze van proef twee op helling staande tankers op deze manier te water te laten.
Zodoende hoopte men meer betrouwbare gegevens te verkrijgen over de vraag of de kettingpeuren hun werk voldoende konden uitvoeren, alsmede over de manier waarop de remdraden in de kortst mogelijke tijd van het schip konden worden losgemaakt.

Het werd namelijk geenszins uitgesloten geacht dat bij een niet onmiddellijk losmaken van de remdraden (bijvoorbeeld door de verende werking die van deze draden uit gaat) het schip weer op de helling zou kunnen worden teruggetrokken!
De beschadigingen aan schip en helling zouden dan groot zijn!

De proeven met de tankers lukten en zo kon men overgaan tot de verdere voorbereidingen voor de feitelijke stapelloop op 10 april 1937.

Zaterdag, 10 april 1937

Die dag waren de weergoden ongunstig gestemd.
Triest en laag hingen de regenwolken over de Maasstad en alles verging in het grijs en de contouren van gebouwen vervaagden.
De wind deed de driekleur strak uitstaan en de feestelijkheid van de vele vlaggen die in heel Rotterdam van de huizen hingen en die in de havens menig vaderlands- en buitenlands schip pavoiseerden, ging enigszins teloor in dit grauwe beeld.
Desondanks waren vele tienduizenden die morgen vroeg opgestaan om een goede plaats te bemachtigen, zodat tegen het middaguur de beide oevers van de Maas vanuit de lucht een dak van grote paraplu's liet zien.
Zelfs schoolreisjes werden speciaal voor deze gelegenheid georganiseerd en op de opleiding voor onderwijzers kon men als opdracht voor een werkstuk kiezen uit een opstel over de "Nieuw Amsterdam".
Op de rivier was het een wirwar van allerlei pijpen en masten van schepen en scheepjes,

tot zelfs roeiboten toe, en al dit verkeer werd op goede afstand gehouden.
Op het terrein van de RDM stonden zo'n 25.000 toeschouwers die het geluk hadden gehad een kaartje te bemachtigen.
Zij werden aangevoerd met allerlei vervoermiddelen zoals met boten van de andere Maasoever, maar ook taxi's en autobussen waren afgeladen op weg over de smalle toegangsweg om hun passagiers vanaf het Centraal Station naar hun bestemming te brengen om tijdig aanwezig te zijn voor de aankomst van Hare Majesteit Koningin Wilhelmina, die de doopplechtigheid zou verrichten.

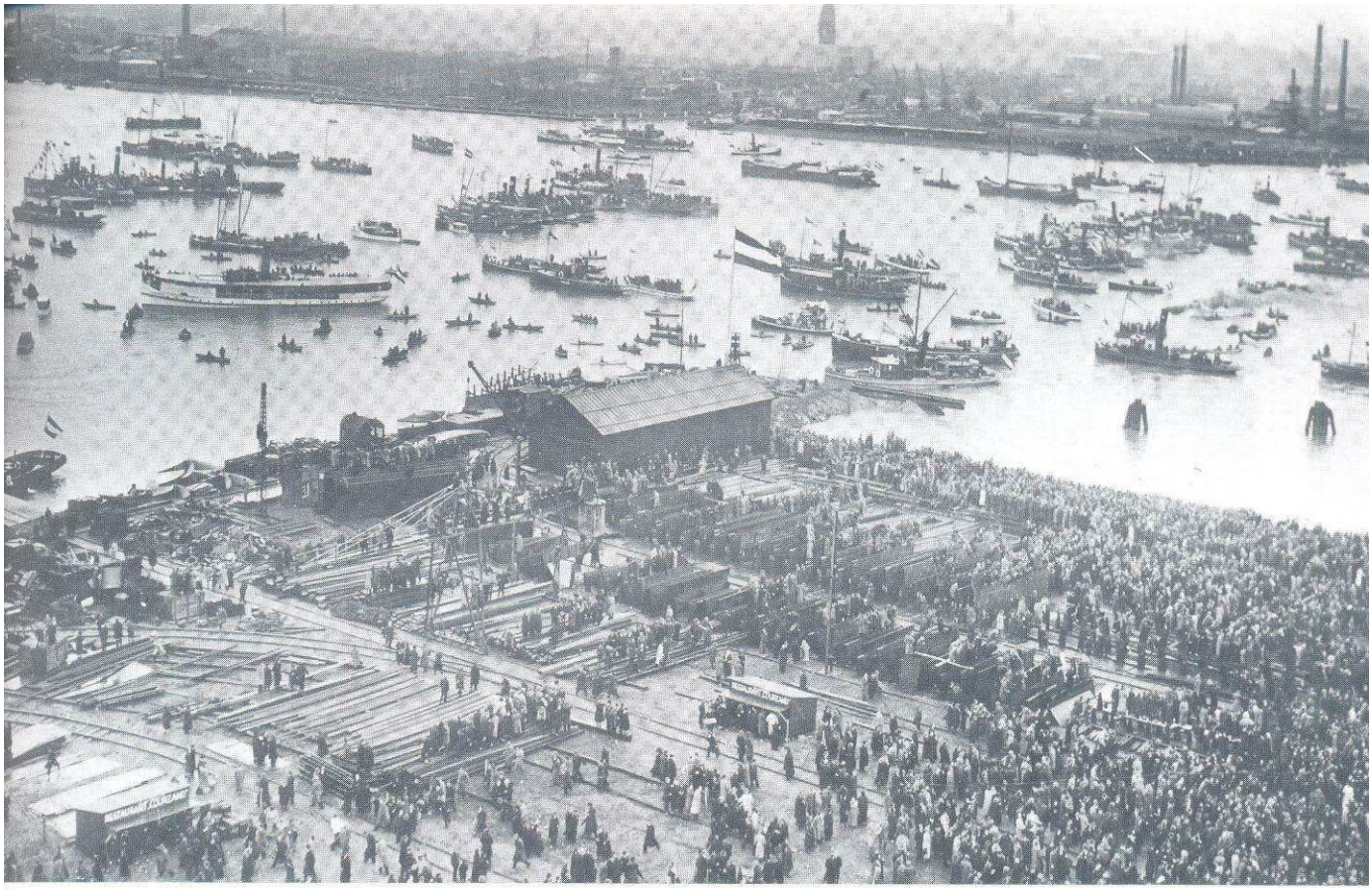
Zelfs de verslaggevers, die normaliter toch uren van te voren op hun plaats aanwezig waren, hadden nu de grootste moeite hun weg te vinden om zich met hun apparatuur een plaats op de persstelling te bemachtigen!

Via de radio werd een direkt verslag uitgezonden, o.a. naar Indië, en ook van de Amerikaanse omroep NBC was een radioploeg aanwezig.

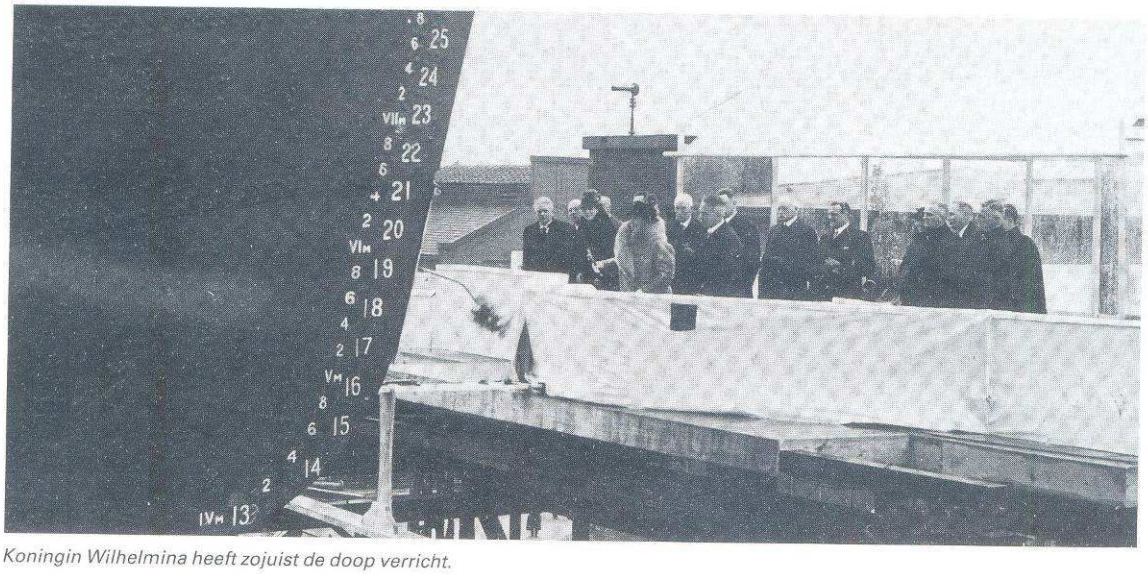
Hoog torende de "Nieuw Amsterdam" boven de helling uit. Op dat moment was zij het grootste schip dat voor de Nederlandse Koopvaardij gebouwd werd en nam zij een 9e plaats in op de wereldranglijst qua grootte.
De damwand was weggehaald en het achterschip lag reeds in het water.
Nog 48 stoppingen waren overgebleven om het schip tot een uur voor de stapelloop te steunen, waarna zij door 8 ramploegen zouden worden weggeramd.
Zouden ook deze stoppingen zijn weggenomen, dan hing het schip nog op één beletsel, de klink, bestaande uit 12 hefbomen die gelijktijdig weg moesten vallen wanneer Hare Majesteit de klinkdraad zou doorhakken, waarna het schip kon gaan glijden.
Elke hefboom hield op dat moment een gewicht tegen van 120.000 kg!
Het glijvak van de goten waarin de sleden lagen, was bestreken met een dikke vetlaag, bestaande uit 9000 kg rundvet, 5000 kg stearine en 3000 kg glycerine zeep.
Naast haar lagen de kettingpeuren met een totaalgewicht van 1 miljoen kg en in alle rust wachtte zij met de toeschouwers op de komst van de koningin.

Om het voor al die mensen wat aangenamer te maken, speelde een muziekband regelmatig wat bekende liedjes die met behulp van luidsprekers over het terrein werden verspreid en uit volle borst werden meegezongen.

Toen Koningin Wilhelmina per "Stad Rotterdam" gearriveerd was en zich begeven had naar de beschutte eretribune, die zij per lift had bereikt, brak onder het spelen van "Het Wilhelmus" plotseling de zware wolkenlucht!
De regen hield iets op en het zicht werd beter zodat ook de toeschouwers aan de overkant een beter beeld van het gebeuren kregen.
De zonnestralen kwamen schuchter doorzetten toen iedereen gespannen afwachtte hoe alles zou verlopen.
Op de werf was het publiek inmiddels doodstil geworden en terwijl de koningin nog enige aanwijzingen werd gegeven, werkte de werfploeg op en bij het schip hard aan de laatste handelingen voordat het bijltje het dunne touw, waardoor de klink onder het schip gelost zou worden, zou doorklieven.
Met een ferme klap sloeg even later de champagnefles tegen de boeg en tot ieders verbazing bleef de "Nieuw Amsterdam" "staan"!
Iedereen keek elkaar aan, maar na een aarzeling van zo'n 45 seconden begon er toch beweging in het schip te komen, en onder een welkomstgeluid van vele sirenes en fluiten en het gejuich van de toeschouwers gleed zij sierlijk het water in.

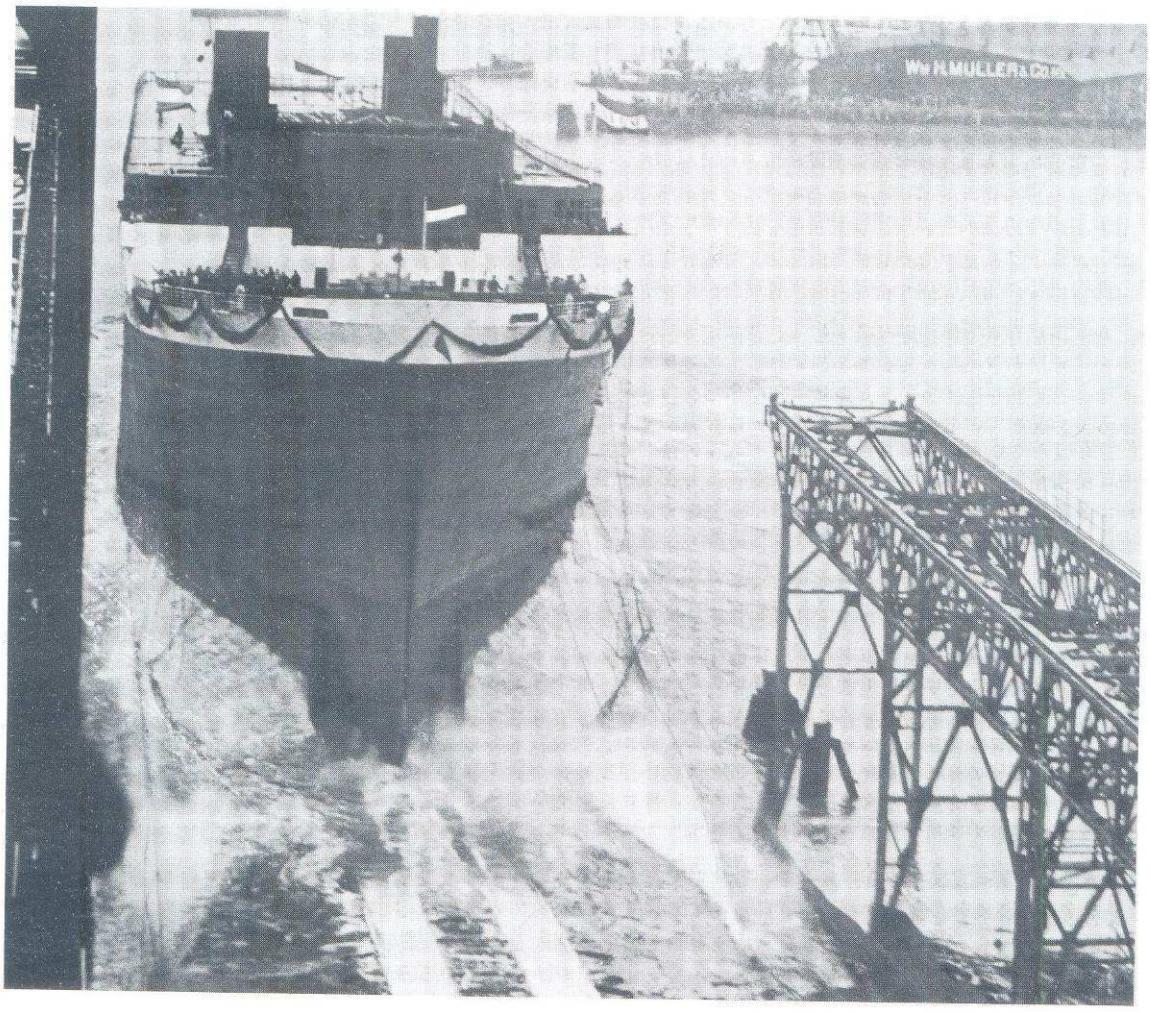


Ook op de rivier is het een drukte van jewelste!



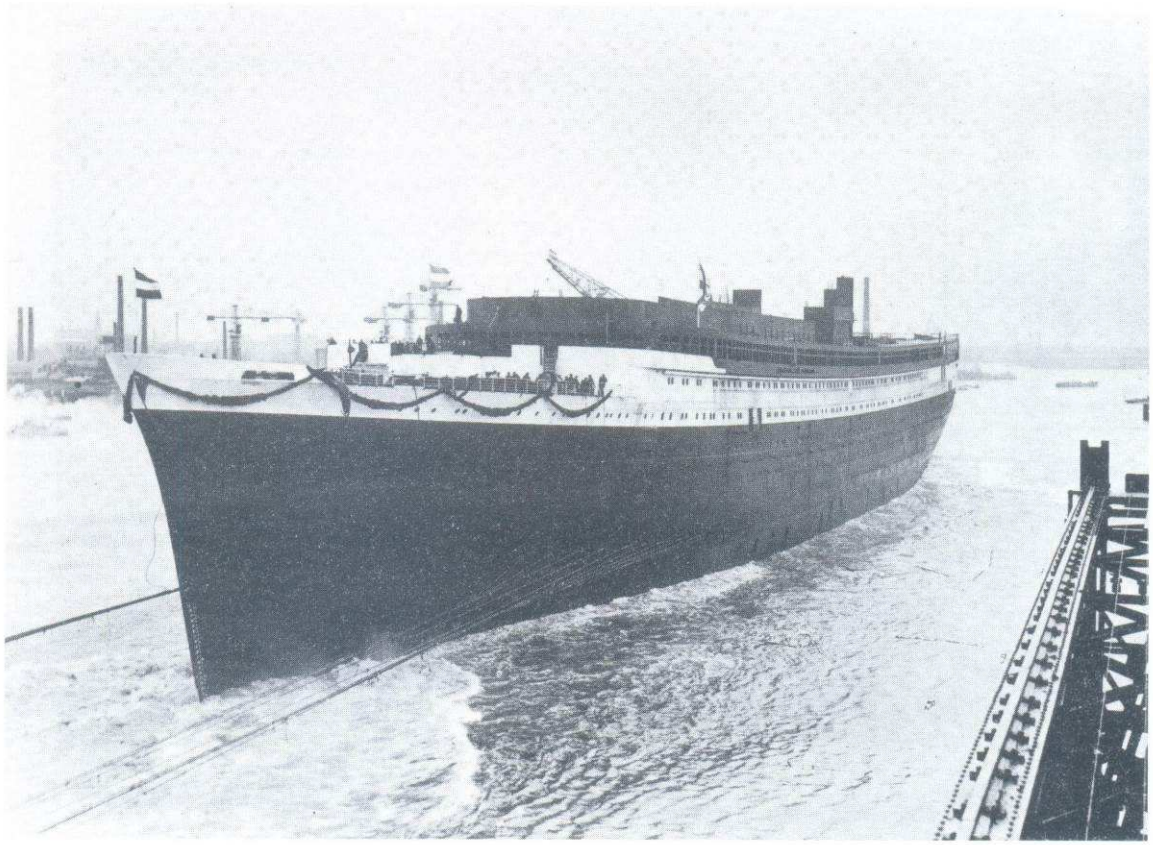
Koningin Wilhelmina heeft zojuist de doop verricht.

Statig glijdt het schip in haar element.



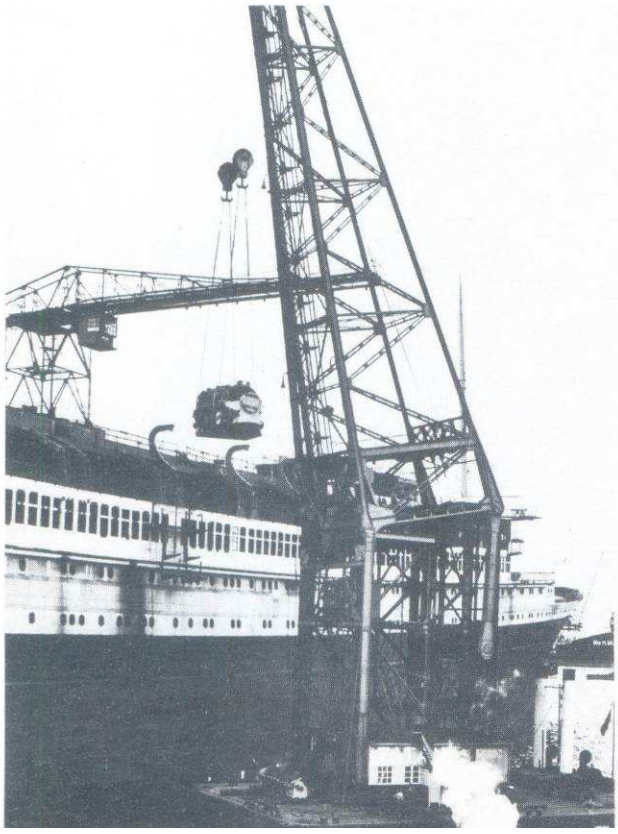
De rempeuren deden hun werk goed en weldra maakten de sleepboten vast om het schip naar de afbouwkade te verhalen.
Vliegtuigen erboven begroetten hun maritieme compagnon en de vloot van grote en kleine bootjes, soms overhellend door de grote massa mensen die zij vervoerden, kon nu dichterbij komen om hun grotere zus te bekijken. Koningin en gevolg begaven zich inmiddels naar de ontvangstzaal waar reders en bouwers hun toespraken zouden houden en het eigenlijke doopfeest zouden vieren.

De "Nieuw Amsterdam" lag in haar element.
Een belangrijke aanwinst voor de reder en een stap vooruit voor de scheepsbouw.



De "NIEUW AMSTERDAM" aan de afbouwkade.

Plaatsing van een der hulpmotoren.



25 November 1937: de tweede schoorsteen is zojuist geplaatst.

Aan de afbouwkade

Het meren aan de afbouwplaats was niet geheel zonder risico.
Door de enorme winddruk werd het niet verantwoord geacht het schip normaal op de bolders te meren en speciale aandacht diende hierbij te worden gegeven aan het voorschip dat over een vrij groot gedeelte buiten de bescherming van de aangrenzende onderzeebootloods uitstak.
Naast de reeds benodigde staaldraden werden veertien zware kettingen met een dikte van 2 inch aan zeer zware, ingegraven grondankers vastgemaakt.
De voorste ketting lag aan een schroefanker dat in de rivierbodem bevestigd was en het BB anker van het schip zelf werd ver in de rivier in een dwarsrichting uitgebracht.
Alle kettingen werden aan speciale meerogen, welke op de huid waren bevestigd, vastgemaakt.
De gehele afbouwruimte werd goed afgeschermd, zodat het voor onbevoegden onmogelijk was toegang tot het schip te verkrijgen.
Vier loopbruggen zorgden voor de verbinding met de wal en verzekerden een vlotte toegang voor de soms 1500 man die op het schip werkzaam waren.

Iedere groep of enkeling was druk bezig met eigen werk.
Overal lag stof, want het isoleren van stoomleidingen en turbinehuizen geschiedde in die dagen nog met asbest!
Hoewel er af en toe prioriteiten gesteld werden wie er eerst aan een onderdeel kon werken, werden er steeds middelen gevonden om iedereen aan de slag te houden en eigenlijk verkeerden de meeste werkers van de werf wel een beetje in een hoera-stemming, blij om werk te hebben en wel op een schip waarop je later trots kon zijn eraan te hebben meegewerkt.
Er was natuurlijk nog veel te doen, maar één ding werd snel duidelijk: Dit zou een uiterst luxueus schip worden, degelijk gebouwd en vooral mooi!
Het slechtste van de economie hadden we achter de rug!

Alle werkzaamheden werden in hoog tempo uitgevoerd en naar gelang de inbouw van hout en ander brandbaar materiaal vorderde, werd steeds meer aandacht geschonken aan de manier waarop het uitbreken van brand kon worden voorkomen.
Reeds tijdens de bouw op de helling was al een begin gemaakt met het timmerwerk, hetgeen bij de stapelloop al behoorlijk gevorderd was.
In verband hiermee was het schip aangesloten op de automatische Sprinkler-brandblusleiding van de werf en elke keer als er in een andere ruimte begonnen moest worden met timmerwerk zorgde men eerst dat in die ruimte de Sprinklerpunten werden aangebracht.
Nu het timmerwerk zeer ver vorderde, werden op tal van plaatsen ook brandblussers en brandemmers opgesteld om ervoor te zorgen dat elk begin van brand direkt voorkomen kon worden.
Daarnaast werden strenge maatregelen genomen voor het las- en brandwerk en was roken aan boord ten strengste verboden, evenals het aan boord zijn van brandbare stoffen, zoals benzine, dekzeilen of emballage.

Voor het plakken van de rubbervloeren werd een uitzondering gemaakt.
Daar er bij de uitvoering van het plakwerk sterk benzinehoudende dampen vrijkwamen, welke een groot ontploffings- en brandgevaar met zich mee brachten, mochten deze werkzaamheden alleen worden uitgevoerd buiten de normale werktijd, waarbij

elektrische fans ervoor zorgdroegen dat de ontwikkelde gassen via houten kokers naar de buitenlucht werden afgezogen.

Elk geplaatst stuk van de enorme hoeveelheid sanitair werd met een stevige houten bescherming omgeven en alle vloeren werden direkt na het leggen met karton beschermd.
Het electricienswerk werd aanzienlijk vergemakkelijkt door in elke hut, badkamer etc.een kaart op te hangen waarop de stand van de afmontage dagelijks werd ingevuld.

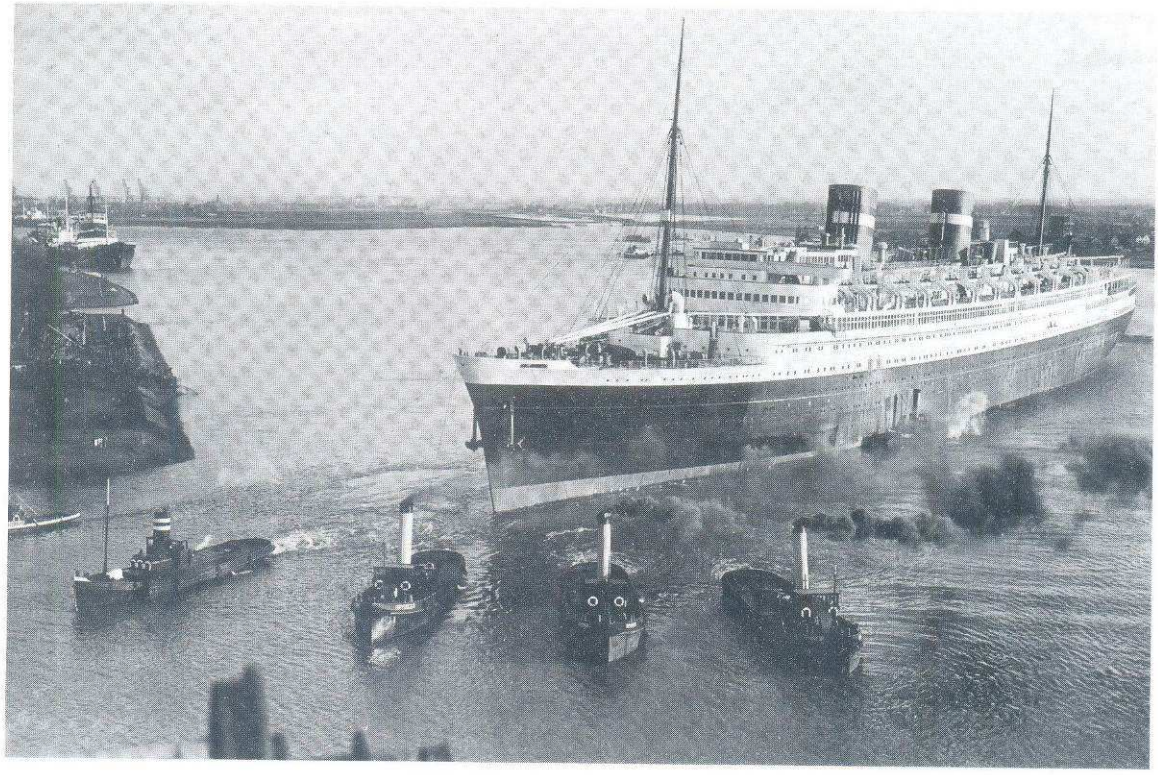
Toen het in het najaar van 1937 kouder begon te worden, werd nagegaan op welke manier men het schip kon verwarmen om het op een behoorlijke temperatuur te houden.
De reeds aan boord geplaatste elektrische kachels bleken niet aan de eis te voldoen en zodoende moest men overgaan tot benutting van het koude- en warme luchtventilatiesysteem dat al voor een groot gedeelte was ingebouwd.
Maar de voor dit doel benodigde donkeyketel was nog niet bedrijfsklaar en zodoende werd het systeem voorlopig aangesloten op een aan de wal opgestelde ketel totdat de donkey de taak kon overnemen.
Dit systeem werkte uitstekend zodat zelfs op zeer koude dagen de temperatuur zeer dragelijk werd gehouden.

Doordat de afbouw zo snel vorderde, kon de werf op 17 december 1937 de hutten van de onderste dekken reeds aan de eigenaar overdragen, zodat met de verdere inrichting kon worden begonnen.

Inmiddels had de bemanning van de "Nieuw Amsterdam" volledig kennis kunnen maken met "hun" schip.
De meesten hadden op andere schepen van de HAL reeds een soort reputatie opgebouwd en voelden zich bij plaatsing op dit nieuwe schip misschien ook wel een beetje uitverkoren en tijdens de inwerkperiode ontstond een vorm van eigen verbondenheid met elkaar.
De Civiele Dienst had het verschrikkelijk druk met het inrichten van hun afdeling.
Matrassen, dekens, serviesgoed, bestek etc. moesten hun plaats krijgen en fouten konden niet worden geaksepteerd, in geen enkele afdeling.
Een te grote of te kleine maat matras, bijvoorbeeld, hield immers in dat de hele bestelling fout was en men kon zich niet veroorloven te wachten op een nieuwe partij van een juiste maat, gezien de geplande datum waarop de proefvaarten met genodigden etc. zouden plaatsvinden.
Iedereen had zijn eigen taak en men kon zich op die manier snel het schip eigen maken.
Dekofficieren maakten een "devies", een soort algemeen boek waarin alle gegevens van het schip in een hanteerbare vorm werden opgeslagen.
Het was een handige manier om uit te zoeken waar alles stond en hoe het werkte.
De machinedienst maakte eveneens aantekeningen over, bijvoorbeeld, de vorderingen van pijpleidingsystemen die in de machineruimten werden geïnstalleerd.
Pijpleidingen met afsluiters daarin dienden om het transport mogelijk te maken van vloeistoffen en gassen, o.a. ballast, bilge water, zout- en zoetwater, smeerolie, stookolie, bluswater, voedingswater voor de stoomketels etc.
Sommige leidingen zouden later door vloerplaten geheel of gedeeltelijk uit het gezicht verdwijnen.
Telkens als er een gedeelte gereed kwam, werden deze leidingen beproefd om te zien of er ook lekkages waren in de verbindingen of afsluiters.
Het afnemen en controleren van deze werkzaamheden geschiedde door de werf, in onderling overleg met de reder.

Was alles in orde dan kon er weer een notitie op de pijpentekening worden aangebracht over de vorderingen.
Soms was van te voren niet goed te voorzien op welke hoogte een pijpleiding boven de werkvloer moest passeren om er zonder te bukken onderdoor te kunnen lopen.
In het geval van het bepalen van deze hoogte voor een koelwateruitlaatleiding van de hoofdcondensor stond één der bazen van de pijpmakers afdeling ter plaatse met bolhoed op (de bolhoed was een herkenningsteken voor bazen!) en de afstand van de bovenkant hoed tot de vloerplaat werd nu bepalend geacht voor de hoogte van de nieuw aan te brengen pijp.
De betreffende baas was echter zó klein van stuk dat later de doorgang onder deze pijp, en onder vele andere pijpen, menig werktuigkundige een flinke buil op het hoofd bezorgde!
De onoverzichtelijkheid voor een nieuwkomer in de machinekamer werd sterk benadrukt bij het zien van de wirwar van pijpen, stutten, planken en platformen met groepen mensen die op verschillende plaatsen aan het werk waren.

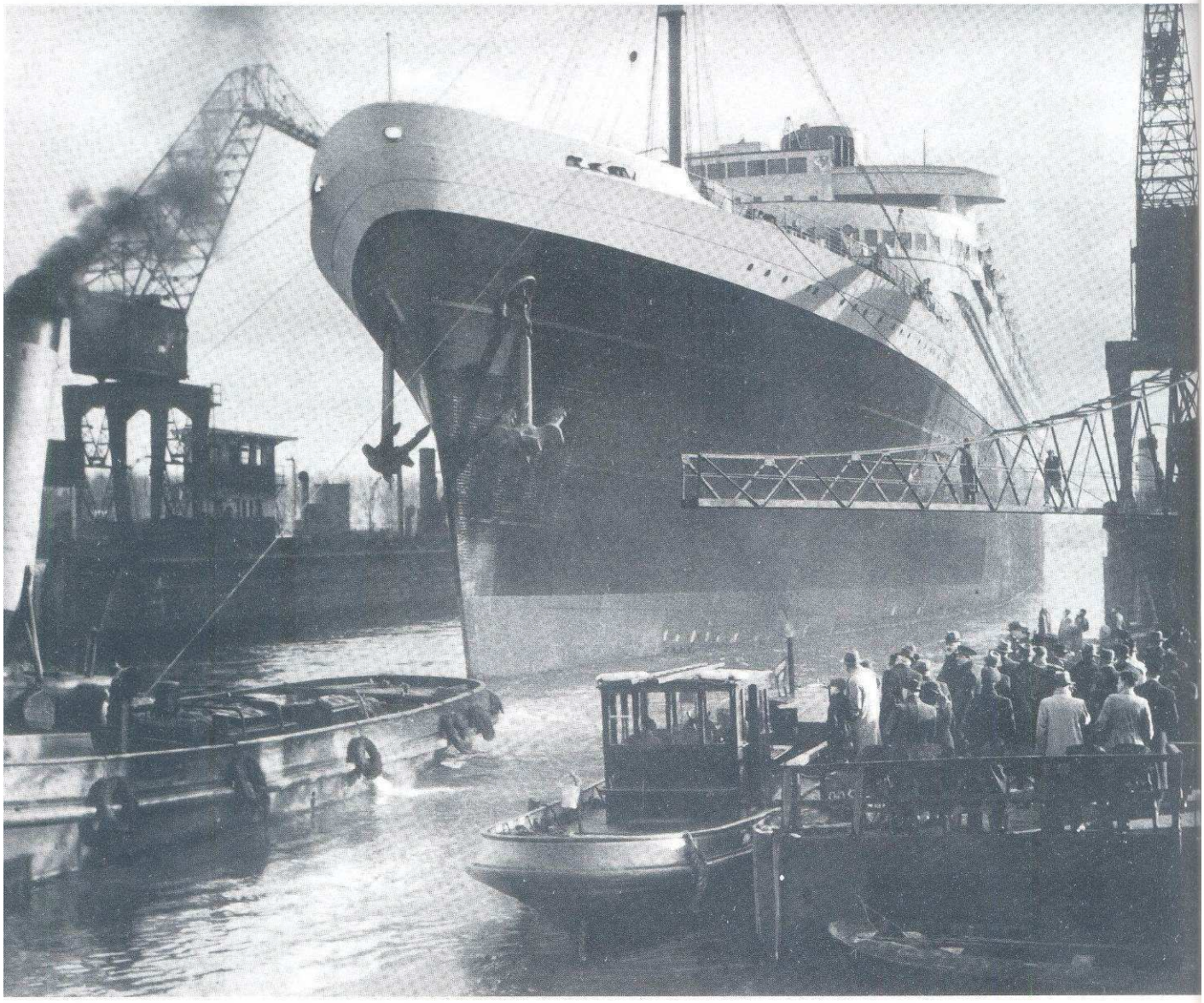
Zondag, 13 februari 1938: de "NIEUW AMSTERDAM" wordt naar het dok van Wilton Fijenoord gesleept voor o.a. plaatsing van schroeven en roer.



Zondag, 13 februari 1938 was alles zo ver gevorderd dat het schip "zonder stoom" kon worden versleept naar de werf van Wilton Fijenoord in Schiedam.
Aan boord de havenloods die tijdens de tewaterlating ook aanwezig was.
Het eerste schip dat de "Nieuw Amsterdam" passeerde, was de "Capella" uit Zweden en omdat de "Nieuw Amsterdam" zelf niet kon antwoorden op de groet met de vlag werd dit voor haar waargenomen door een van de sleepboten.
Voor de zondag was gekozen omdat manoeuvreren met een dergelijk groot schip doordeweeks een hachelijker avontuur zou zijn met het oog op het drukke scheepvaartverkeer wat dan plaatsvond.

In het toendertijd grootste dok van het vasteland van Europa werden de twee, door Lips vervaardigde, bronzen schroeven aan de schroefassen bevestigd, het roer geplaatst, de afloopsleden verwijderd en de bodem opnieuw geschilderd om in maart 1938 te beginnen met het onderling proefdraaien van werktuigen welke met de, door de eigen dieselgenerator opgewekte stroom, werden aangedreven.
Daarna werd de gehele installatie beproefd en werden notities gemaakt van de onvolkomenheden.
Druk overleg tussen werktuigkundigen en electriciens en het uitwisselen van ervaringen volgde, waarna aanbevelingen werden doorgespeeld naar de hoofden van dienst voor eventuele veranderingen of verbeteringen.
Deze hoofden, op hun beurt, probeerden dan met de werf tot een vergelijk te komen.
Duidelijk was dat de proeftocht interessant zou worden, wanneer alle registers open zouden gaan en het volle pond uit de machines gehaald kon worden!

Duidelijk worden nu de grote afmetingen van het schip in het grootste dok van het vasteland van Europa!

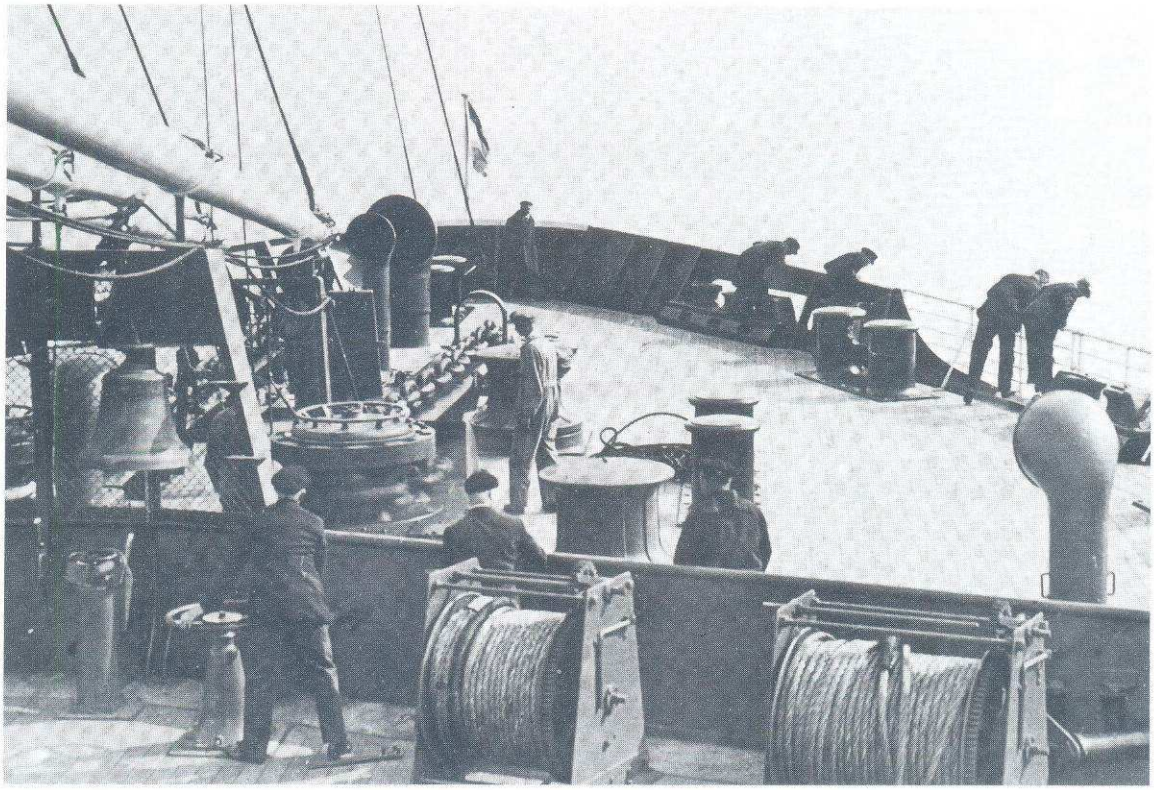


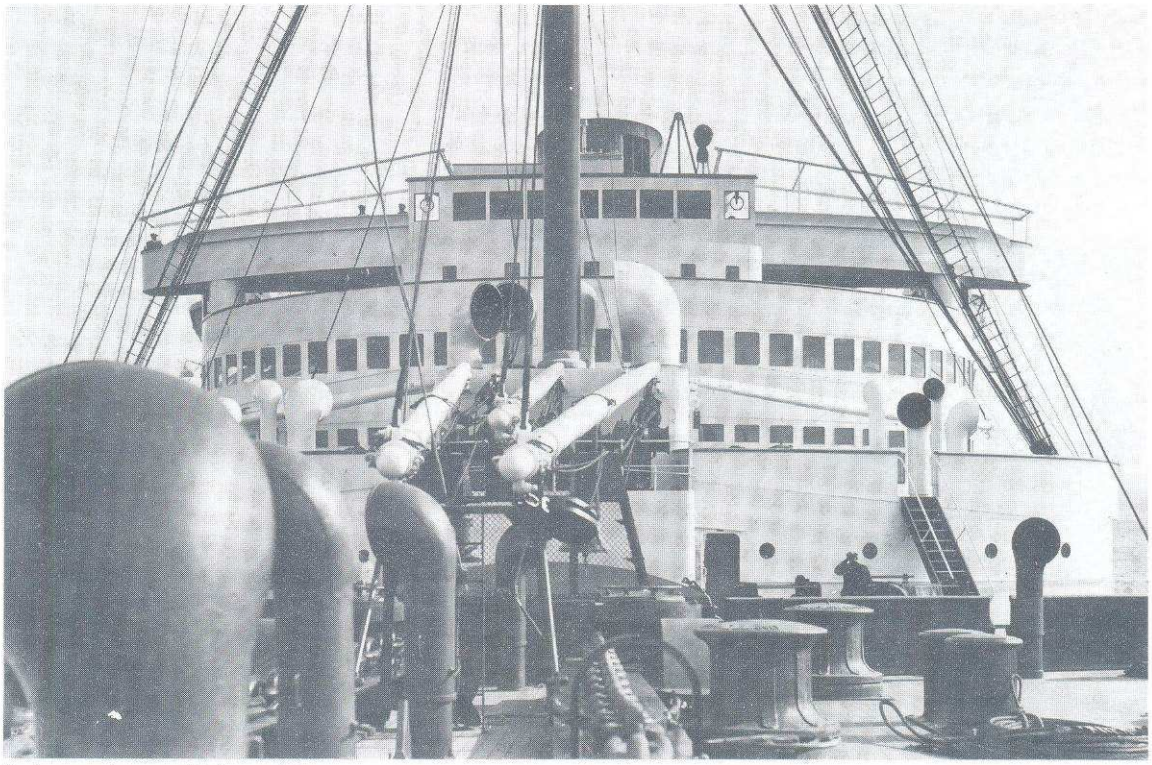
De Proefvaarten

De vertrekdatum voor de technische proefvaart werd gepland op maandag, 21 maart. Inscheping van de vele genodigden, zoals hoogleraren, vooraanstaande technici uit binnen- en buitenland, architecten, kunstenaars, onderaannemers en vertegenwoordigers van scheepvaartmaatschappijen, begon reeds op de zondagavond daaraanvoorafgaand, en het van boven tot onder verlichte schip maakte op de arriverende gasten een onvergetelijke indruk.
Onder hen ook een loods om het schip goed te leren kennen.

In de donkere nacht werd het schip langzaam de rivier op gesleept waarna een begin kon worden gemaakt met het voorverwarmen van de turbines en het draaien van de schroeven.
De spanning in de machinekamer steeg aanmerkelijk.
Natuurlijk hadden de motoren een gedegen test ondergaan op de proefstand van de Kon. Mij. "De Schelde", en hadden zij in het schip de nodige uren gedraaid (zij het met losgekoppelde schroefassen), maar dit was het moment waarop alles werkelijk in bedrijf moest komen!
Langzaam stoomde de "Nieuw Amsterdam" op naar het vuurschip "Maas" waar ankerproeven werden gehouden en vervolgens de kompassen gesteld en verschillende andere navigatiemiddelen werden getest teneinde de benodigde certificaten te verkrijgen.

Ankerproeven tijdens de proefvaart.



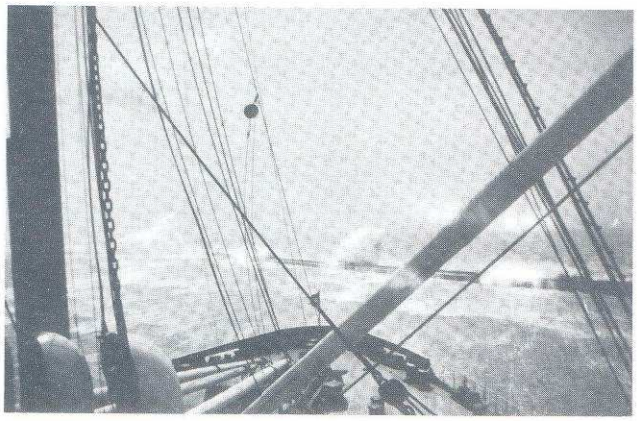


De brug, gezien vanaf het voordek.

Noordwaarts varend, richting vuurschip "Terschellingerbank", werd het aantal omwentelingen langzaam opgevoerd.
Daar aangekomen en voldoende snelheid te hebben ontwikkeld, zette men toen koers naar Boulogne-sur-Mer waar op dinsdagmiddag binnen de pieren van deze voor de HAL zo belangrijke haven, werd geankerd.
Hier werd een gezelschap van Franse genodigden aan boord gebracht om het nieuwe schip te bewonderen.
Van het aanlopen van Boulogne werd tevens goed gebruik gemaakt om één van de motorboten te strijken en te laten proefvaren.

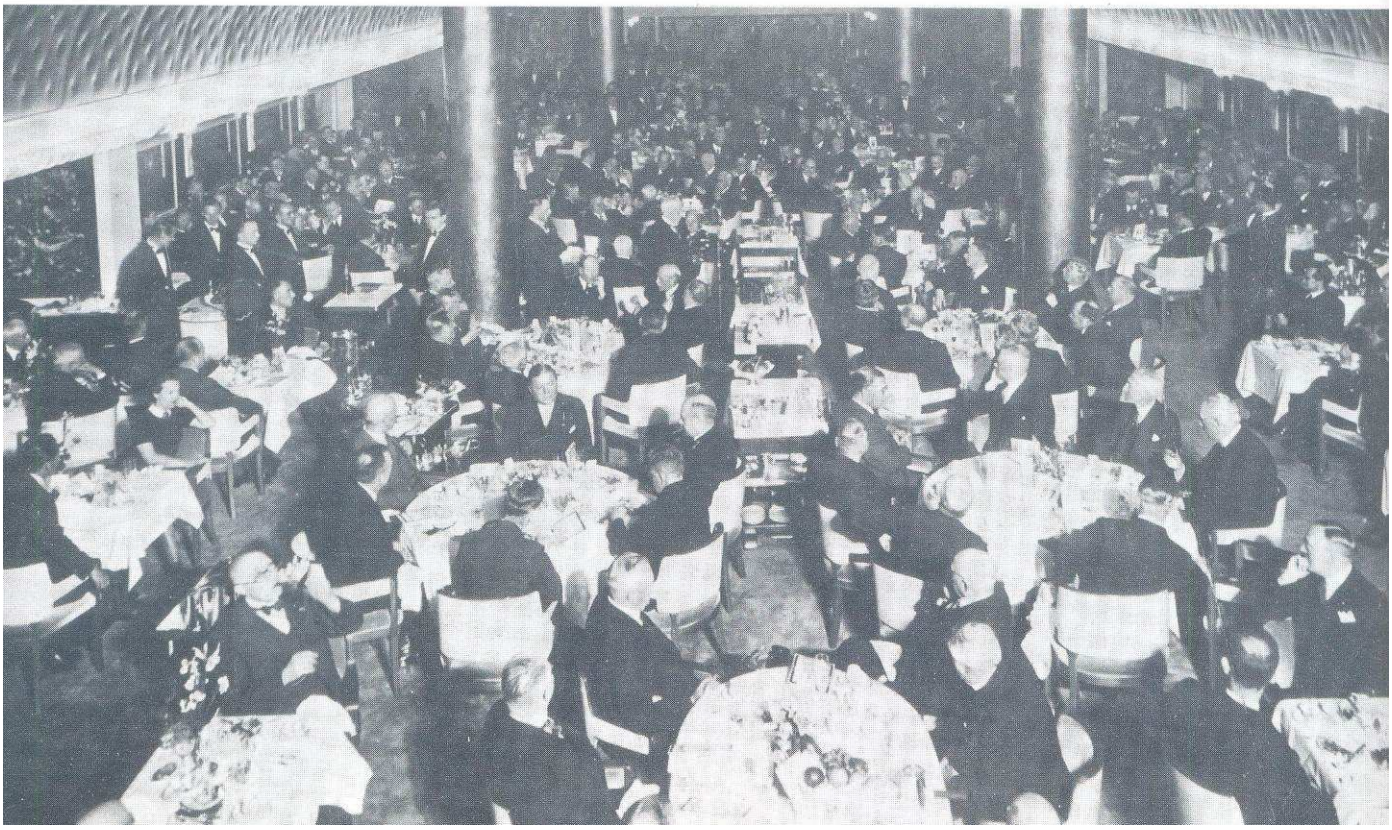
Anker gehieuwd stoomde men in de namiddag op naar de Zuidkust van Engeland waar in de vroege woensdagochtend een begin werd gemaakt met het nemen van de snelheidsproeven op de gemeten mijl, ter hoogte van Polperro, ten westen van Plymouth.
Het weer was prima en het zicht op de aan de kust opgestelde palen was goed, zodat niets een goed resultaat in de weg kon staan.
Vier keer werd de afstand tussen de palen afgelegd, waarbij men tijdens het ronddraaien ervoor zorg moest dragen niet teveel snelheid te verliezen om opnieuw zo gunstig mogelijk de rechte mijl te kunnen varen.
De nauwkeurigheid van de klokken waarmee men aan boord de tijd tussen de palen moest meten, wees uit dat het schip geheel aan de contractuele snelheid van 20, 5 knoop, voldeed.
Beter nog....de "Nieuw Amsterdam" haalde op een bepaald moment zelfs 22, 8 mijl, hetgeen de maatschappij zeer gunstig stemde, gezien het feit dat men tijdens zeer slecht weer van die extra snelheid gebruik kon maken om alsnog geheel volgens dienstregeling te kunnen blijven varen.

Ook de stuurproeven waren zeer bevredigend.
Ondanks die stuurproeven bleek het schip later ook ''zonder roer'' goed in de hand te kunnen worden gehouden, want tijdens een van de eerste bezoeken aan Boulogne ging de stuurmachine kapot doordat er olie was weggelopen vanwege een kapotte pakking.
Op één schroef vooruit en één schroef achteruit wist gezagvoerder Bijl zijn schip buiten de ''breakwater'' te krijgen waarna reparatie tijdens het vervolg van de reis kon plaatsvinden.



Deze opname, gemaakt door een werktuigkundige aan boord tijdens een van de eerste reizen van het schip, laat duidelijk zien hoe beperkt de ruimte was om binnen de ''breakwater'' van Boulogne te manoeuvreren (1938).

Onder alle omstandigheden hielden de motoren zich prima, zodat ook de machinedienst tevreden kon zijn.
Diezelfde tevredenheid gold ook de Civiele Dienst.
Algemeen werd reeds op de tweede dag van de proefvaart de lof uitgesproken over het comfort van de hutten en over de kwaliteit van de maaltijden.
Om na te gaan of de in de eetsalon geïnstalleerde airconditioning ook goed werkte, werd er na een van de diners een oproep gedaan zoveel mogelijk te roken!
Het resultaat bleef niet uit. Ondanks de flinke wolken rook bleef de temperatuur aangenaam en de lucht fris.

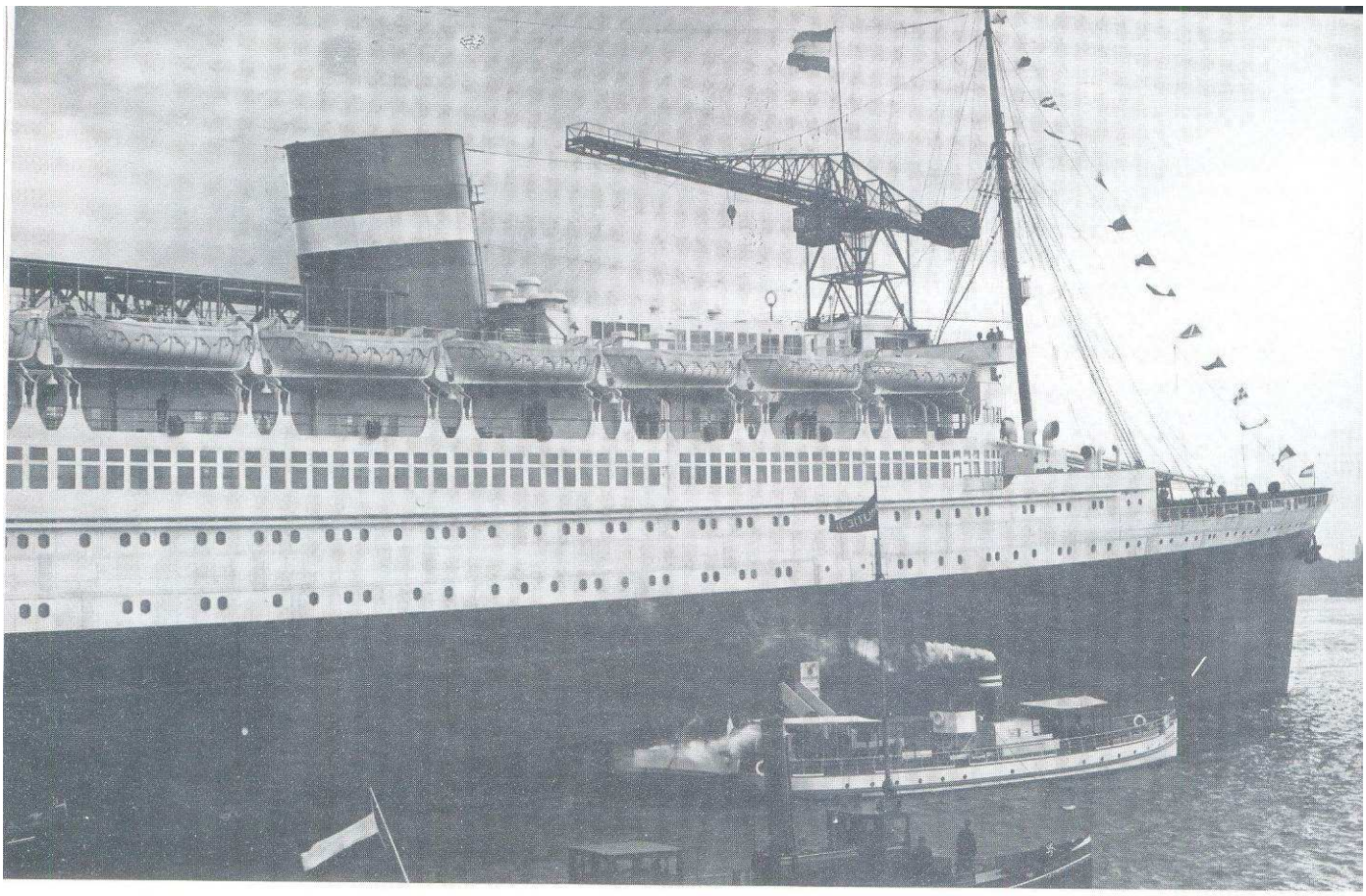


Voldaan van de resultaten werd weer koers gezet naar Rotterdam.
Was het weer tot woensdagmiddag mooi geweest, nu, op de terugreis, kwam er een dikke mist opzetten in Het Kanaal.
Grote druk alweer op de machinedienst en op hen die met de navigatie belast waren.
Grote druk ook op de machines die voortdurend langzaam draaiden en gestopt werden.
De "Nieuw Amsterdam" had in de voorsteven een zogenaamde Jessenheuler ingebouwd gekregen, een elektrische misthoorn die men vanaf de brug bijna niet hoorde, zodat men beter in staat was de signalen van eventuele tegenliggers op te vangen en tijdig maatregelen konden worden genomen.
Door dit apparaat kon de "Nieuw Amsterdam" rustig blijven varen, terwijl de uitgaande "Normandie" gestopt moest blijven liggen!

Een "natte blik" op het Upper Promenadedek bij terugkomst van de technische proefvaart.

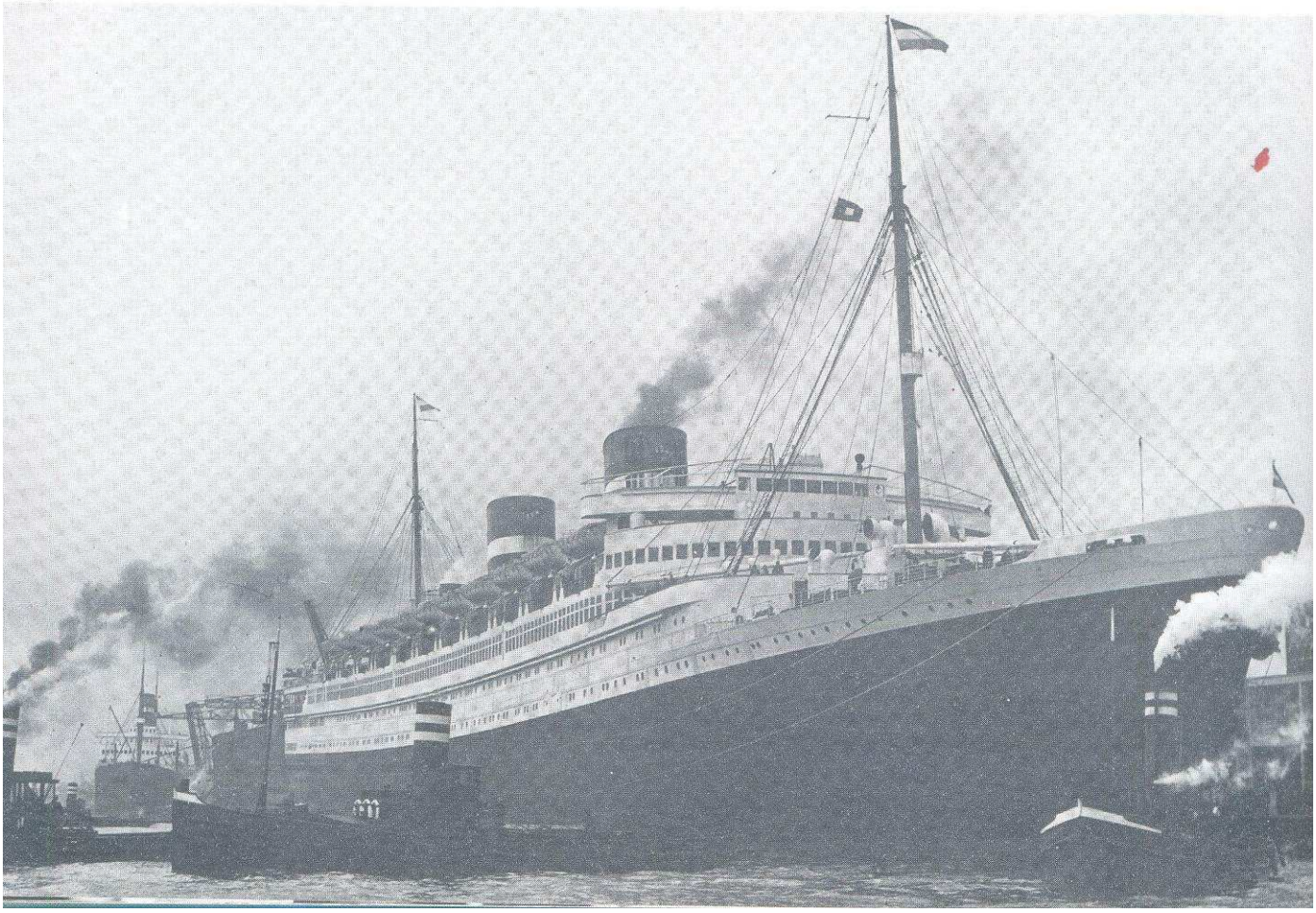
Een halve dag later dan gepland arriveerde het schip donderdagmiddag aan de kade van de RDM, verwelkomd door rondcircelende vliegtuigen en begroet door vele toeschouwers.
De technische proeftocht was geslaagd.
Ontwerp en constructie voldeden aan hun verwachtingen.
Een maand later zou de officiële proeftocht plaatsvinden.

Koningin Wilhelmina zou die niet meemaken, maar bracht op 8 april een bezoek aan het schip dat zij een jaar daarvoor tewater had gelaten.
Elf dagen later, op 19 april, werd de "Nieuw Amsterdam" voor het eerst afgemeerd aan de nieuwgebouwde aanlegplaats aan de Wilhelminakade waar op 22 april een persontvangst werd georganiseerd teneinde het schip officieel aan de binnen- en buitenlandse pers te presenteren.
Onder de vele gasten die de volgende dag de officiële proefvaart mochten meemaken, bevonden zich onder meer minister-president Dr.H.Colijn en acht ministers.

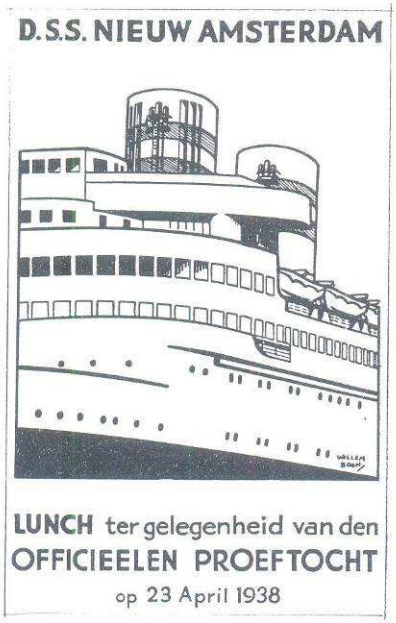


8 April 1938: Hare Majesteit Koningin Wilhelmina brengt een bezoek aan het schip.

19 April 1938: afgemeerd aan de Wilhelminakade.



Op de beide rivieroevers sloegen velen het schip gade toen het in de ochtend los van de wal werd getrokken en het zich majestueus richting Noordzee begaf.
Iedereen vermaakte zich uitstekend aan boord. Er heerste een geanimeerde stemming, welke echter niet door iedereen werd gewaardeerd.
Navigatie-officieren bleken flink wat hinder te ondervinden van de vele personen die zich, onwetend van de gang van zaken aan boord van een passagiersschip, op de brug ophielden en, naar het idee van sommigen, de veiligheid van schip en passagiers in gevaar konden brengen toen men zich nog op de Nieuwe Waterweg bevond.
Een duidelijk ingefluisterd "commando" aan de 4e stuurman, die gebruik makend van zijn takt de woorden een enigszins andere intonatie gaf, deed zelfs de hoogst geplaatste gast een heenkomen elders zoeken!
Eenmaal buiten de pieren werd het schip overgedragen aan de HAL. Aan Dr.H.Colijn viel de eer de beurt de symbolieke overdrachtshandeling te verrichten door het hijsen van de rederijvlag.
De "Nieuw Amsterdam" kon haar loopbaan beginnen!



MENU

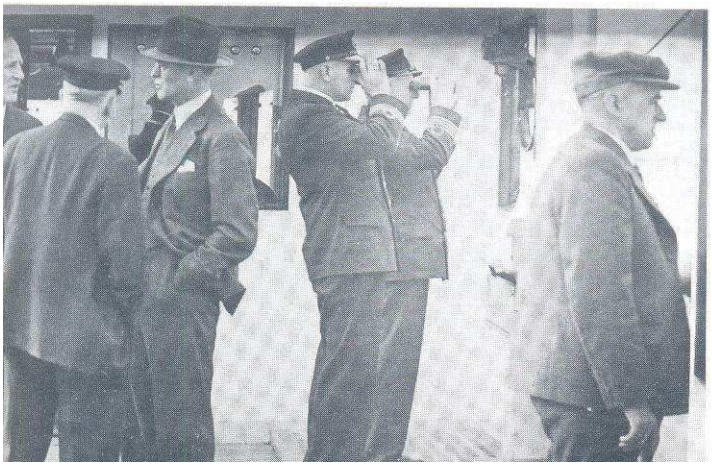
Lanson Père & Fils, Brut 1933	Les Délices de Cliquot aux Perles de Foie Gras à la Périgord
Madeira Canteiro	Le Madrilène aux Peluches de Cerfeuil Les Paillettes diablés
Liebfraumilch Kloster-Doctor 1934	Le Homard à la Nieuw Amsterdam
Château Duhart Milon 1926	La Poularde de Bruxelles poelée à la Royale Les Raisins pochés au Barsac Château Climens
Veuve Cliquot-Ponsardin, Sec, goût américaine	Le Parfait Rothschild au Liqueur de Zara Les Fraises Sarah Bernhardt Les petits Fours et Croquembouche Les Bonbons fins
	La Corbeille de Fruits
Xavier de Lestapis 1842, Grande Champagne	Le Café et Cognac

TOESPRAKEN

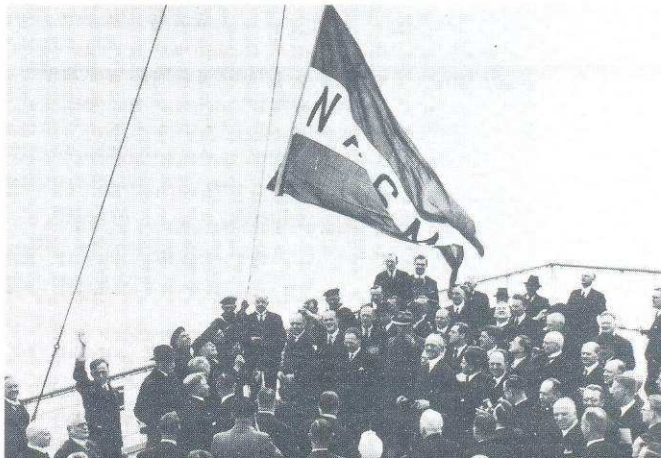
D. C. ENDERT Jr.	—	H. M. de Koningin
	—	de Rederij
W. H. de MONCHY	—	de Bouwwerkster
Z. Exc. Dr. H. COLIJN	—	
W. van der VORM	—	Succes aan de „Nieuw Amsterdam"

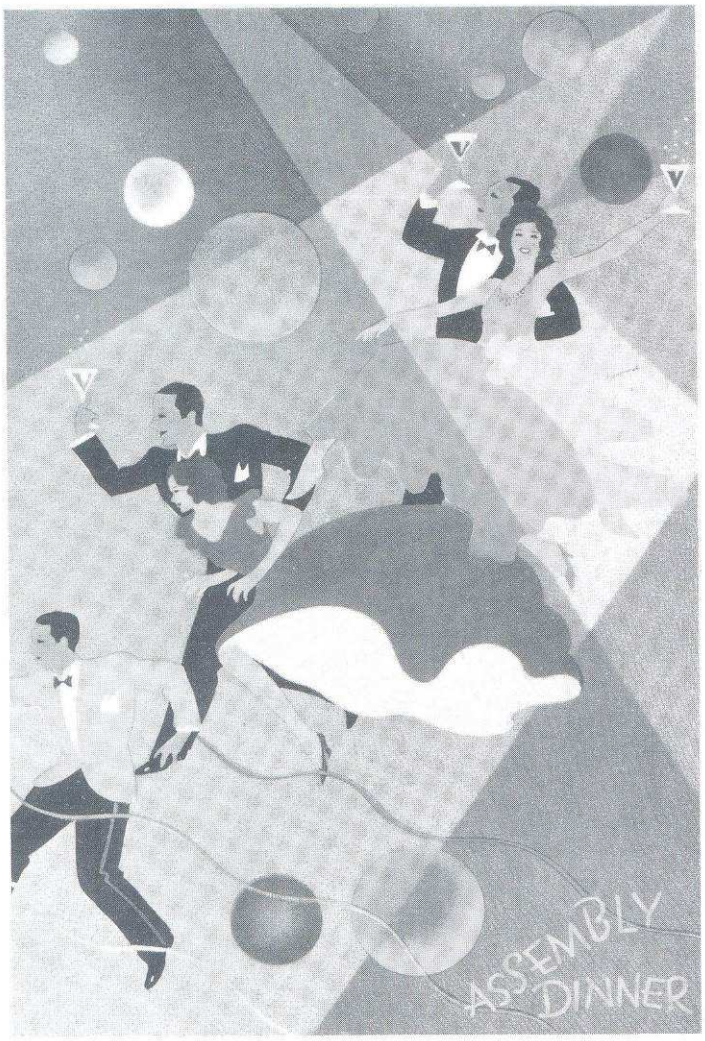
Omslag van de menukaart voor de lunch aan boord tijdens de officiële proefvaart.

Kapitein Bijl en Eerste Stuurman Dobbinga turen door hun verrekijker, maar hun aandacht wordt enigszins afgeleid door het bezoek op de brugvleugel.



Aan minister-president Colijn de eer om de rederijvlag te hijsen.





HOLLAND AMERICA LINE
R.M.S. "NIEUW AMSTERDAM"
MAIDEN VOYAGE

—

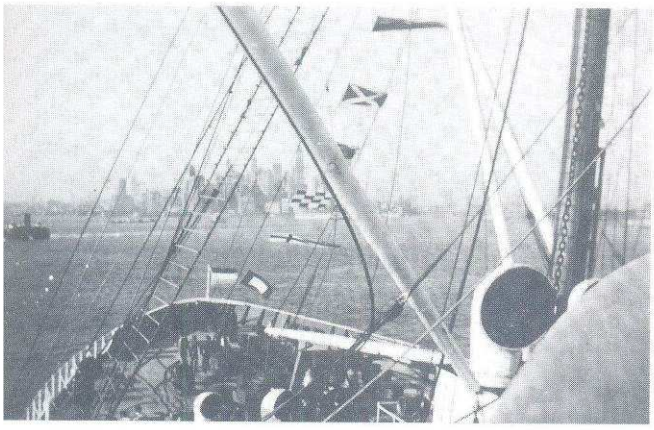
Sunday, May 22nd 1938

—

THIRD CLASS

Maiden Voyage

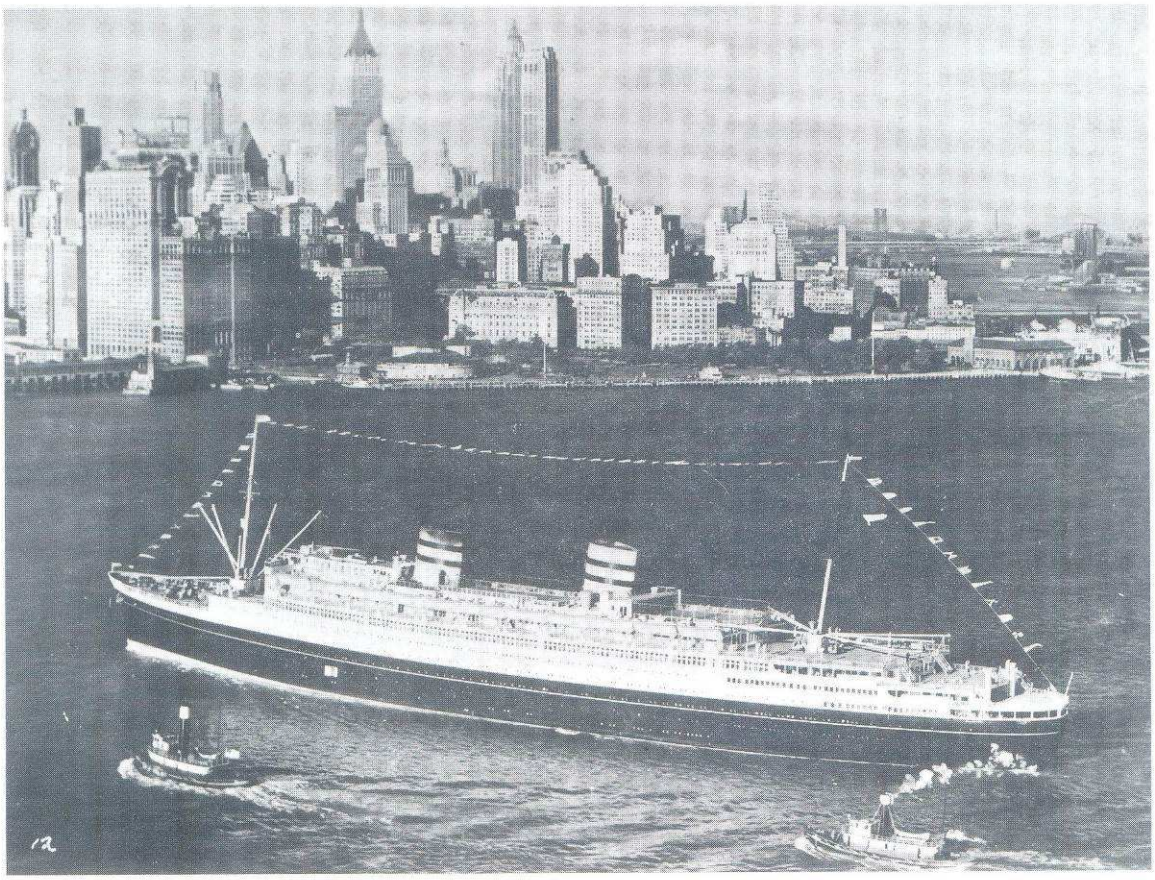
In een rumoerig Europa, dat de dreiging van het Nazi-regime onder leiding van Adolf Hitler met lede ogen op zich af voelde komen, vertrok de "Nieuw Amsterdam" op 10 mei 1938 voor haar "maiden voyage" naar New York, via Boulogne en Southampton.
De oversteek werd één groot feest en niets werd nagelaten om alles omtrent het schip in het teken van de publiciteit te zetten.
Aan boord waren leden van de buitenlandse pers en een radioploeg van de gezamenlijke Nederlandse omroepen verzorgde uitzendingen van o.a. een optreden van de zangeres Greta Keller, het openen van de Ritz Carlton Room en vele andere festiviteiten.
Bij aankomst in New York kwamen ongeveer 70 personen aan boord, waaronder 50 journalisten en verslaggevers van Amerikaanse-en buitenlandse kranten.
De aankomst werd direkt uitgezonden via de radio en uit de opmerkingen van reporters en interviews met de passagiers bleek toen al dat het schip grote indruk gemaakt had aan de Amerikaanse zijde van de Oceaan.
Die indrukken kwamen onder meer tot uiting in de verslagen van het interieur.
Dit was het eerste grote transatlantische passagiersschip waarop in de Eerste Klasse de hutten voorzien waren van een bad of douche en toilet en de "Public Rooms" waren zó ontworpen dat zij een verfijnde en esthetisch geheel verantwoorde luxe vormden.
Zoals elk schip dat voor het eerst de haven van New York binnenloopt, kreeg ook de "Nieuw Amsterdam" de bekende sensationele ontvangst, compleet met het lawaai van sirenes en stoomfluiten van vele schepen in de haven en spuitende fonteinen, afkomstig van blusboten.

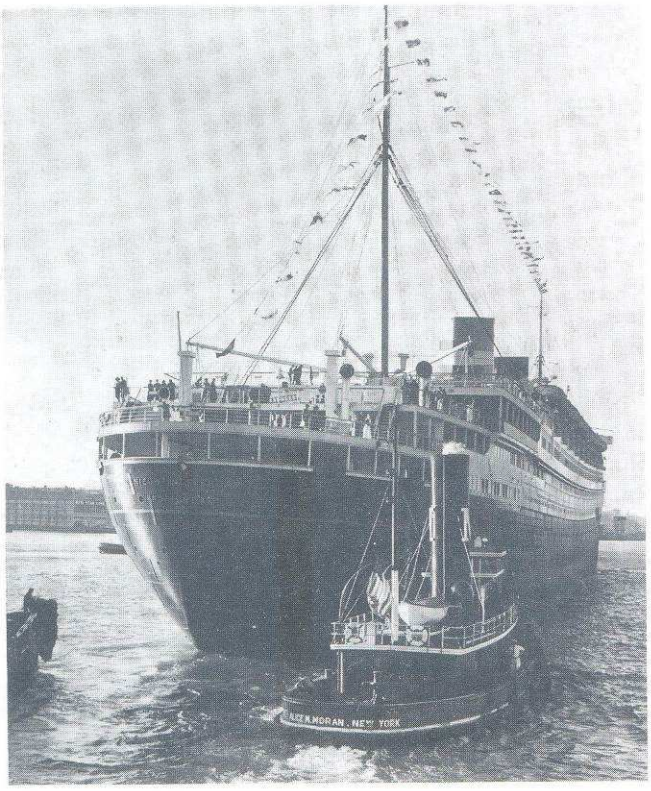


De eerste blikken op New York tijdens de binnenkomst van het schip na haar "maiden voyage".

De volgende dagen was het een komen en gaan van genodigden, waaronder de pers, leden van het organiserend comité voor de Wereldtentoonstelling van 1939, welke in New York gehouden zou worden, en The Hoboken Chamber of Commerce.
Een drukke tijd voor de bemanning die niet veel van "The Big Apple" te zien kreeg!

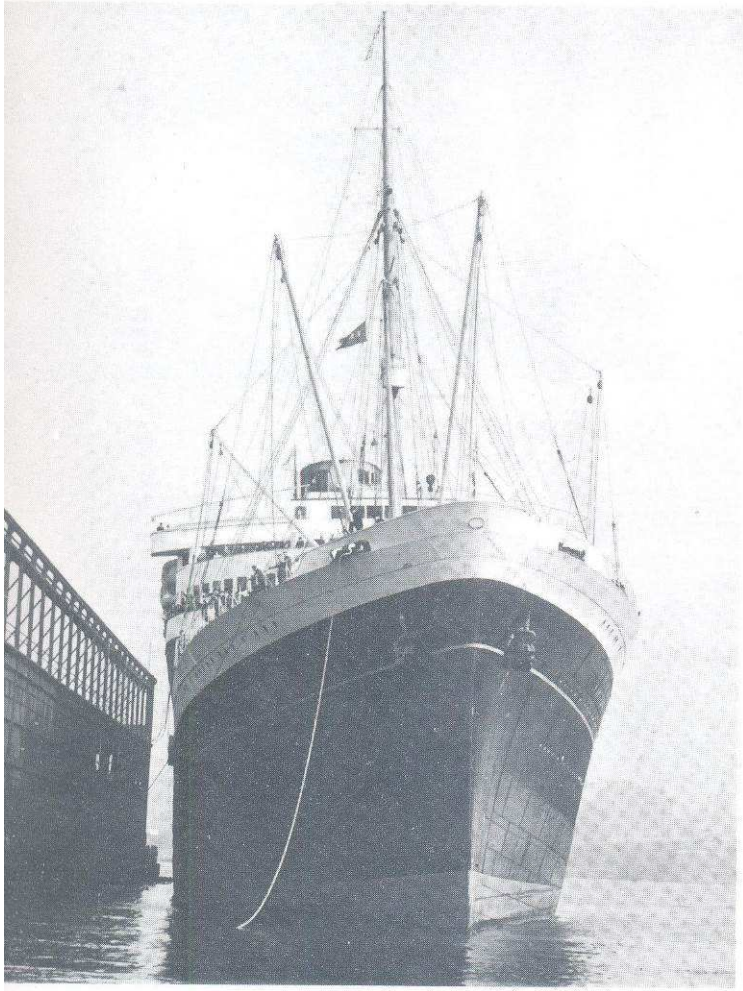
Waarschijnlijk maakte de Flower- and Fashion Show de meeste indruk die dagen. Zij werd bezocht door meer dan 2000 personen. Geen wonder.....het was de eerste keer dat een bloemententoonstelling op een Nederlands schip werd georganiseerd en het bood tevens een kans het nieuwe schip van binnen te zien.
Die kans kregen de bewoners van de stad ook, zij het tegen betaling van 1 dollar, welke ten goede kwam aan het Seamen's Charity Fund.





Gepavoiseerd en met de skyline van New York op de achtergrond vaart de "NIEUW AMSTERDAM" de Hudson op, om even later af te meren aan haar pier te Hoboken.

Na vijf drukke dagen van feesten en ontvangsten werd koers gezet naar Rotterdam.
Ook op de thuisreis werd een radioreportage naar Nederland verzorgd, maar de animo voor de feesten was duidelijk minder.
Men was moe en wilde nu in alle rust genieten van de luxe die het schip bieden kon.
Ondanks het feit dat de liften op de heenreis al enige problemen hadden gegeven, werd de eerste Noord-Atlantische rondreis een grandioos succes.
Een succes dat de maanden daarna alleen nog maar groeide, zodat met vol vertrouwen werd uitgezien naar de cruises die voor het winterprogramma 1938/1939 gepland stonden.

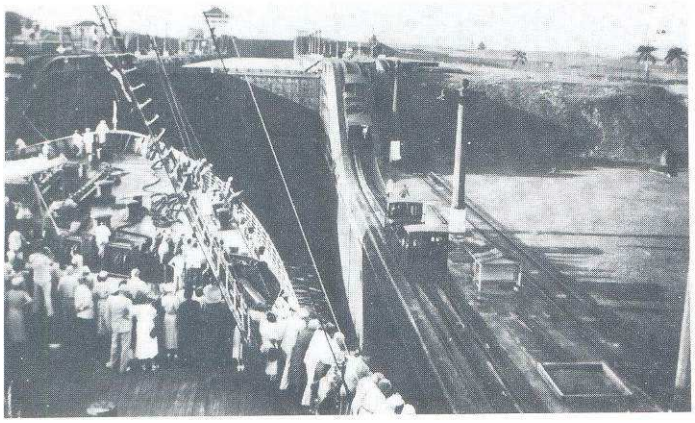


Een winters tafereeltje in Hoboken, 1938.

15 oktober 1938: De "NIEUW AMSTERDAM" meert af zonder de hulp van sleepboten.

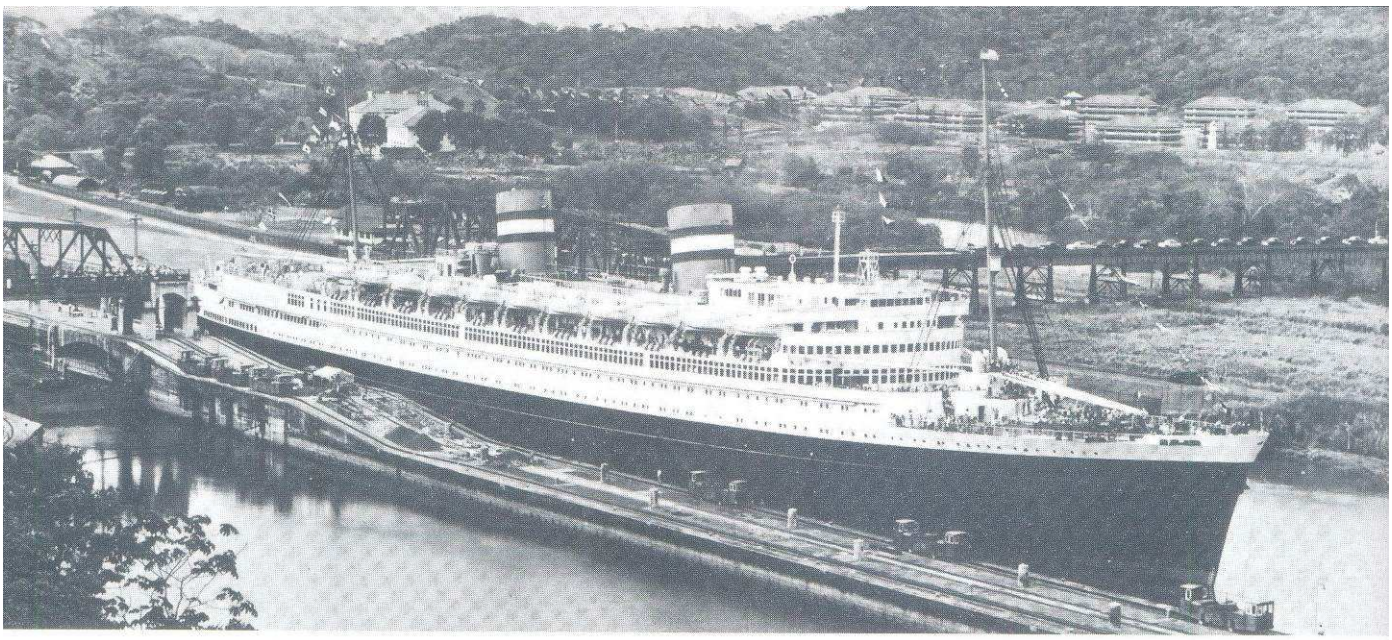
"The Ocean Post", gedrukt aan boord werd deze krant dagelijks uitgegeven.

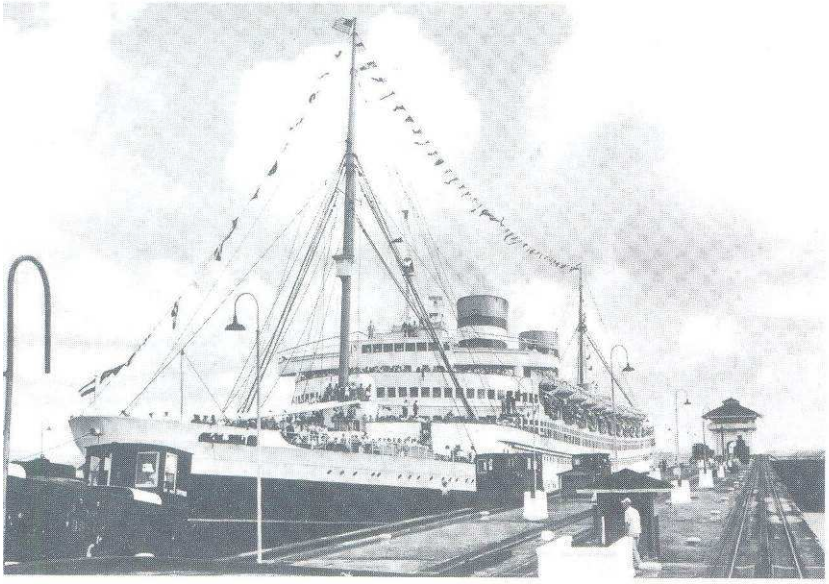
De eerste cruise was echter niet zo ruim bezet. Integendeel. Men kon eigenlijk beter spreken van een onderbezetting.
Maar de daarop volgende reis naar West-Indië en de rondreis om Zuid-Amerika maakten de cijfers meer dan goed.
Op deze zogenaamde "Rond Zuid-Amerika Cruise" voer de "Nieuw Amsterdam" voor de eerste keer door het Panamakanaal.
Drie loodsen waren nodig om het schip zonder averij door de sluizen te manoeuvreren, omdat aan beide zijden van de romp slechts drie en een halve meter ruimte overbleef.
Een attraktie voor de Amerikanen die zich aan boord bevonden!



Net als op de andere cruises werd ook nu door een van de navigatieofficieren een "cruiserapport" gemaakt.
Zijn taak was alle gegevens omtrent de aan te lopen havens te verzamelen en te verwerken in een handboek dat bij volgende bezoeken gebruikt zou worden, en wat onder meer aantekeningen bevatte omtrent de diepgang van de havens, meerplaatsen etc.
Die rapporten werden uitgetikt en ter hand gesteld aan alle schepen die de betrokken havens op hun route zouden aandoen.
Elke keer werden de gegevens op hun aktuele situatie getoetst en bijgewerkt.
Tijdens deze cruise stond een bezoek aan Buenos Aires op het programma en derhalve werd afgemeerd te Mar del Plata, de grote en luxe badplaats, van waaruit de passagiers met treinen in zes uur tijds naar Buenos Aires gebracht werden.
Teneinde zijn rapport voor deze haven zo goed mogelijk te voorzien van de juiste maten, peilingen en tekeningen, ging de stuurman, belast met deze taak, er met meetapparatuur op uit, hetgeen niet onopgemerkt bleef door de havenautoriteiten.
Gelet op de steeds dreigender wordende situatie in Europa en de houding van Argentinië in deze, dachten de autoriteiten direkt aan spionage, en zodoende werd de stuurman tot de verantwoording geroepen.
Door tussenkomst van kapitein en agent werd echter voorkomen dat de stuurman de reis met het schip niet meer kon voortzetten.
Dat zo'n cruiserapport goede diensten kon bewijzen, werd tien jaar later op dezelfde plaats duidelijk.
Door verzandingen etc. bleek de diepgang teruggelopen te zijn van 42 naar 32 voet en gezien de "Nieuw Amsterdam" 30 voet diep stak, werd deze marge te klein geacht, ondanks een voorzichtige poging het schip binnen te krijgen.
Maar toen zij op een punt de grond raakte (het schip "stootte" even!), zag de gezagvoerder van verdere handelingen af en keerde hij naar Montevideo, Uruguay, tot grote ergernis van de Argentijnse autoriteiten die hem beschuldigden van lafheid en onbekwaamheid!
Op dezelfde reis heeft het schip tevens een walvis geraakt!

Dit is een kaart gemaakt door een werktuigkundige aan boord tijdens de eerste "Rond Zuid-Amerika-Cruise".





Deze foto's geven een prachtig beeld hoe imposant het schip toont tijdens een passage door het Panamakanaal.
Beide opnamen dateren van kort na de Tweede Wereldoorlog.

Tijdens die eerste cruises bleek één noviteit van het schip niet te voldoen.
In de eerste schoorsteen waren enkele sleuven gemaakt die ervoor moesten zorgen dat tijdens het varen onder de uitstoot van rookgassen een opwaartse luchtstroom ontstond tot voorbij het achterdek, waardoor getracht werd de neerslag van roet op de dekken te voorkomen.
Niet iedereen deelde de motivatie van de ontwerpers ten aanzien van de zonnende passagiers, gezien het feit dat op één van de eerste Fancy-Ball Party's op het schip een opmerkelijk gekleed persoon rondliep.
De man had zich volledig in het zwart uitgedost, droeg zwarte handschoenen en had zich helemaal zwart geschminkt.
Maar het opmerkelijkst aan hem waren de twee borden die hij op zijn rug en voor zijn borst droeg waarop stond: "5 minutes on the Lido Deck!"
De sleuven zijn naderhand ook snel dichtgemaakt!

Terug in Europa volgde een Paascruise naar Torquay, Queenstown en Cork (Ierland), waarna een welverdiende rust voor schip en bemanning volgde.

De Dreiging.

Tijdens het Noord-Atlantische seizoen van 1939 werd snel duidelijk hoe zeer velen reeds onder de maatregelen van Hitler leden.
De reizen bevatten veel Joodse vluchtelingen voor wie de passage vaak in Amerika al was betaald.

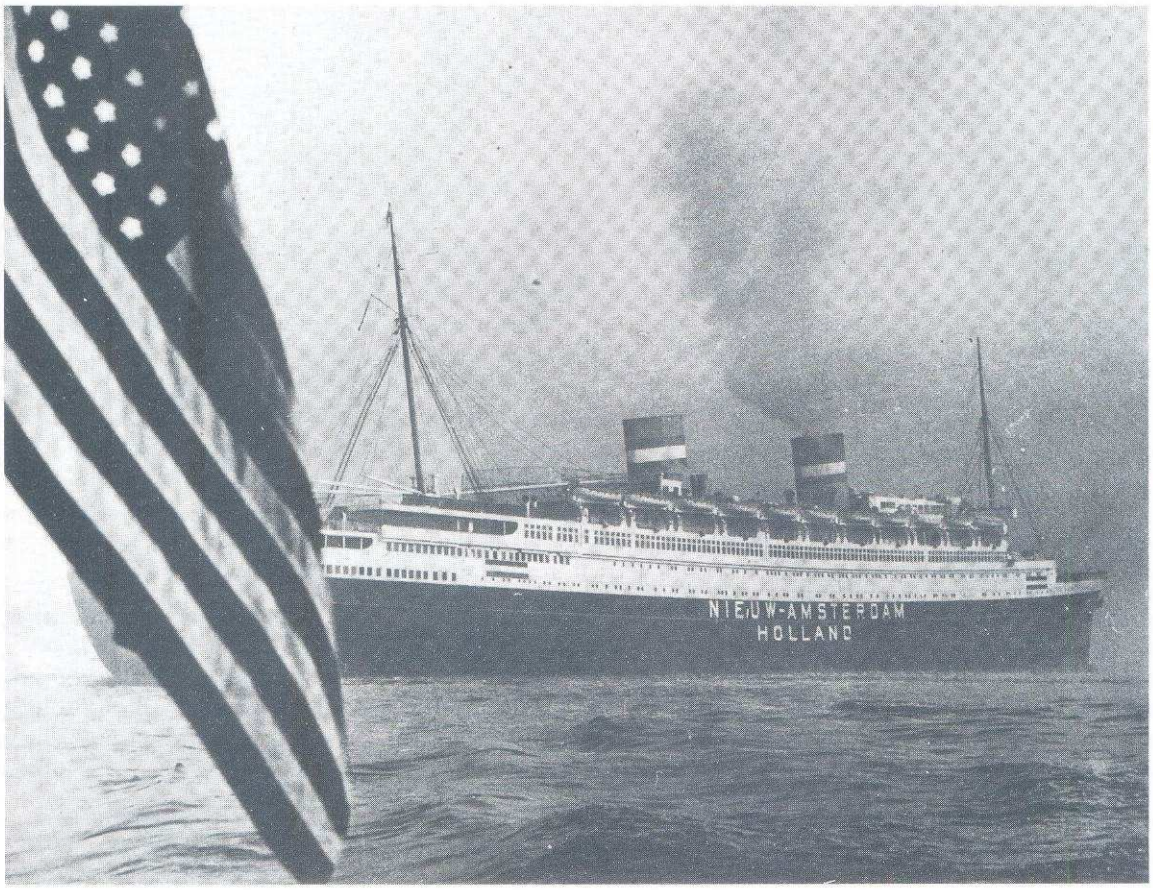
Op 1 september 1939 was de chaos compleet.
Door de inval van Duitsland in Polen verklaarden Engeland en Frankrijk de oorlog aan Hitler, hetgeen ingrijpende gevolgen voor het scheepvaartverkeer met zich meebracht.
Vanaf die dag liep men de kans door één van de oorlogvoerende naties te worden aangehouden teneinde een controle uit te oefenen op lading en/of passagiers.
Om duidelijk te maken dat ons land een neutrale positie in deze politiek innam, werd aan beide zijden op de zwarte huid van het schip de woorden
NIEUW-AMSTERDAM HOLLAND aangebracht, alsmede twee "vlaggen" op de witte opbouw.
's Nachts werd dit neutraliteitsteken helder verlicht zodat ook in het donker misverstanden omtrent de herkomst van het schip konden worden voorkomen.
Extra verzekeringspremies dienden nu te worden afgesloten, indien een schip op haar route havens van oorlogvoerende landen aanliep, hetgeen betekende dat deze havens economisch onaantrekkelijk werden.
Daarbij liep men tevens het gevaar dat neutrale schepen door Duitse onderzeeërs getorpedeerd konden worden als zij uit een, voor de Duitsers, vijandelijke haven kwamen!
Zodoende werd besloten alleen nog Southampton te gebruiken om passagiers in te schepen en verder alle Engelse en Franse havens te mijden.
Dit mocht de Engelsen er echter niet van weerhouden de "Nieuw Amsterdam" toch aan te houden en te doorzoeken.
Reeds op de eerste thuisreis werd het schip het slachtoffer van een drie dagen durend oponthoud, waarbij papieren in beslag genomen werden voor nader onderzoek aan de wal, enkele passagiers en leden van de bemanning ondervraagd werden en het hele schip doorzocht.
Zestien leden van de bemanning, allen Duitsers, alsmede drie Duitse passagiers, werden voor verdere ondervraging van boord gehaald, terwijl de overige Duitse passagiers hun reis naar Rotterdam konden voortzetten, waar enige dagen later ook de ondervraagde Duitsers arriveerden.

Ondertussen was onder de bemanning een wilde staking uitgebroken met als eis: "een loonsopslag van 100%, gezien het toegenomen risico van de grote vaart".
Men was op de hoogte van het feit dat de exploitatiekosten van het schip aanmerkelijk gestegen waren door verhoging van verzekeringspremies ter dekking van molestrisico, als gevolg van de oorlogsomstandigheden, waardoor de kans bestond dat de "Nieuw Amsterdam" voor onbepaalde tijd zou worden opgelegd na aankomst in New York.
Dat betekende vooral voor de Civiele Dienst een daling van de inkomsten, welke voor een flink deel uit tipgeld bestonden!

Maar men bereikte op tijd een overeenkomst en zodoende voer de "Nieuw Amsterdam" in de nacht van 21 op 22 september 1939 toch de Nieuwe Waterweg op, in een zee van licht en vol onzekerheid.
De opluchting was groot toen het schip de haven van New York veilig bereikt had.
Niemand kon met zekerheid zeggen hoe lang het zou duren voordat het weer terug in

Aankomst te Havanna, Cuba, op een van haar laatste voor-oorlogse cruises.

14 Mei 1940: de aankomst in een mistig New York. Een zeer bewogen dag voor de bemanning.



Rotterdam zou zijn, want direkt na aankomst bleek dat de vermoedens omtrent een mogelijke oplegging in New York juist waren geweest.
Gelukkig werd al snel ander werk voor haar gevonden.
Tegen garantie van een minimumopbrengst werd het aanbod van de Bermuda Trade Development Board aanvaard om vier reizen tussen New York en de Bermuda's te maken.
Deze reizen bleken geen succes. De Amerikaanse markt was niet genoeg gemotiveerd geraakt om de oversteek naar de eilanden (onder Britse vlag) te maken. Engeland was immers in oorlog !
Dus bleef er voor de HAL niets anders over dan het wachten op de gebruikelijke cruise-periode van het schip, te beginnen met de Kerst- en Nieuwjaarscruise naar Miami en Cuba.
Het was maar al te duidelijk dat de Amerikanen zich niet al te graag meer op de Atlantische Oceaan waagden.
De reizen met de "Nieuw Amsterdam", die winter, waren niet goed bezet.
Zodoende kon men ook niet meer dan een kleine 200 passagiers tellen toen het schip op de avond van 9 mei 1940 de haven van La Guaira (Venezuela) verliet, op weg naar Puerto Cabello, een andere haven aan de Venezolaanse kust.
Vijftig passagiers hadden het schip in La Guaira verlaten om de afstand over land te reizen, om dan in Puerto Cabello weer aan boord te gaan en vervolgens via Kingston, Jamaica en Havanna, Cuba de cruise richting New York te beeindigen.
Zij zouden echter tot hun verbazing op een andere manier naar de Verenigde Staten terugkeren, want in de nacht van 9 op 10 mei 1940 werd Nederland door de Duitsers aangevallen.
Het thuisland was volop in oorlog en de rederij had kapitein Bijl een radiotelegram gezonden waarin stond dat de cruise direkt onderbroken diende te worden en dat het schip moest terugvaren naar New York.
Besloten werd om te trachten het leven aan boord zoveel mogelijk "normaal" te laten verlopen voor de nog aanwezige passagiers.
Het was tenslotte een vakantiereis en de passagiers hadden recht op entertainment, luxe en een goede bediening, vond de kapitein.

Enkele passagiers was het ontwaken op die 10e mei niet goed gevallen.
Zij wilden hun geld terug of gaven op andere wijze blijk van hun ongenoegen omdat hun cruise niet werd voortgezet.
Bij de bemanning was de stemming logischerwijze zeer gedrukt.
Velen dachten aan familie en vrienden thuis, zeker toen de eerste meldingen over het oorlogsoffensief die dag binnenkwamen.
Die bezorgdheid werd nog groter toen het schip op 14 mei in New York arriveerde.
Die dag werd het hart van Rotterdam door een regen van bommen verwoest en leed de stad zware verliezen onder de burgerbevolking.
Eenmaal afgemeerd in Hoboken brak er nu een tijd van wachten aan.
De leden van de bemanning die niet de Nederlandse nationaliteit bezaten, werden hier afgemonsterd, maar de rest werd "verplicht gesteld dienst te doen of te blijven dienst doen aan boord van een schip onder Nederlandse vlag".
Iedereen die zou deserteren, zou worden gestraft.

Na enkele hevige protesten legde men zich langzamerhand toch bij deze regeling neer.
Een deel werd afgemonsterd en overgeplaatst naar andere HAL schepen die bij het oorlogsgeweld werden ingeschakeld.
De trots van de koopvaardij liep niet de kans te worden ingezet in de strijd op zee, dacht men.

Het pakte anders uit.

Varen onder de wapenen (1)

De Nederlandse regering was druk in onderhandeling geraakt met de Britten over een mogelijke overname van het schip door het British Ministry of Transport.
Het zou wel onder Nederlandse vlag blijven varen en met een Nederlandse bemanning, maar de Engelsen hadden het schip hard nodig en de meest voor de hand liggende rol zou die van troepenschip zijn.

Verontwaardiging bij de directieleden van de HAL die in de besluitvorming omtrent de plaats waar hun schip zou worden ingezet, in het geheel niet gekend waren!
Maar de mededeling dat de "Nieuw Amsterdam" alleen dienst zou gaan doen ten oosten van Kaapstad en ten westen van Singapore, alsmede rond Australië en Nieuw-Zeeland en Nederlands-Oost-Indië, was een zachte pleister op de HAL-wonde.
Het schip ging dus niet naar de Rode Zee, die op dat moment één van de gevaarlijkste gebieden dreigde te worden.

Voor de bemanning werden de geruchten dat er iets met het schip zou gaan gebeuren werkelijkheid toen het op 7 september opgenomen werd in het Robbins Dry Dock, N.Y., waar de romp werd geïnspekteerd.
Vier dagen daarna viel de beslissende hamer. Voor onbepaalde tijd zou de "Nieuw Amsterdam" worden afgestaan aan de Britten in de hoop dat het schip tezijnertijd weer veilig naar New York mocht terugkeren!

Gedurende die tijd zou zij een van de "Monsters" worden; schepen die vanwege hun snelheid in staat waren zonder escorte grote hoeveelheden troepen te vervoeren.
Andere "Monsters" waren o.a. de Britse "Queen Elizabeth", "Queen Mary", "Aquitania", "Mauretania" en de Franse "Ile de France".

Direkt werd nu een begin gemaakt met het van boord halen van kunstschatten, panelen etc. alsmede van een paar stukken meubilair.
De eerste uitrusting voor het vervullen van de militaire dienst zou men krijgen in Halifax, Nova Scotia, zodat koers werd gezet naar de Canadese haven, deze keer zonder stewardessen, kinderoppas en linnenjuffrouwen, want die konden de Britten missen op een troepenschip. Bovendien besloten een paar bemanningsleden alsnog in de USA te blijven en deserteerden dus.
Later zou blijken dat vrouwen weer heel hard nodig waren!

In Halifax kreeg het schip de eerste van vele verbouwingen te verwerken. Onder meer werd hier een 4" kanon geplaatst op een zware fundatie achteruit op het Lower-Promenadedek, alsmede wat luchtafweer.
Dat waren meestal overblijfselen uit de Eerste Wereldoorlog welke soms meer gevaar op konden leveren voor de bemanning dan voor de vijand, omdat ze wel eens wilden haperen.
De enige oplossing bij zo'n hapering was "over de muur....en SNEL!"

Ook nu werden weer enkele kostbare stukken en vele andere artikelen als telefoons, prullenbakken etc. van boord gehaald, en omdat het schip gedurende de tijd dat de oorlog zou duren in beheer kwam van de grote Britse rederij Cunard White Star, werd alles volgens richtlijnen van het Ministry of Transport keurig geïnventariseerd, zodat de volle verantwoording voor de ontscheping bij Cunard kwam te liggen.

Maar het overduidelijkst werd de verandering van het exterieur.
Binnen een paar dagen was de witte bovenbouw van het schip "buff" (een geelachtig-bruin) geverfd en de schoorstenen en masten kregen een zwarte kleur, evenals de binnenkant van de ramen (poorten).
De brug kreeg een gedeeltelijk betonnen bekleding, die later over de gehele brug werd uitgebreid, en niemand kende de mooie lijnen van het schip op die manier terug.

Als bescherming tegen magnetische mijnen kreeg zij zogenaamde degaussing-kabels welke rondom het schip liepen en aan de binnenzijde van de huid werden aangebracht.
Door deze kabels liep een elektrische stroom die het schip demagnetiseerde, zodat zij geen magnetische mijnen meer kon aantrekken.
Regelmatig werd de stroomsterkte aangepast aan de veranderende posities van het schip ten opzichte van de magnetische Noord- en Zuidpool, en de koers die men voer, maar men nam aan dat bij een diepte van 200 vadem de stroom wel uitgeschakeld kon worden.
Een elektricien die zich in de buurt van de kabels bevond toen de stroom werd ingeschakeld ervoer op een speciale manier de kracht ervan.
Hij zag dat in één klap zijn horloge kapot ging en vond het binnenwerk ervan als een rommeltje terug, zodat hij het voorlopig zonder moest stellen!

Halifax zal altijd in de herinnering blijven als de plaats waar het schip haar eerste aanvaring kreeg.
De haven zelf heeft weinig beschutting en tijdens een zware storm begonnen de ankers te krabben. Het schip raakte op drift en ondanks de maatregelen die werden genomen om het schip onder controle te houden, kon met niet voorkomen dat zij in aanraking kwam met de Noorse tanker "Hallanger".
Vrij gekomen van de Noor, maar nog steeds onhandelbaar, raakte zij vervolgens het voor anker liggende Britse schip "Sarthe".
Beide schepen dreven nu tegen een ander Brits schip aan, de "Onomea", waarna de drie schepen niet verder afdreven en naast elkaar bleven liggen, aan elkaar vastgemaakt door de bemanningen.

Gelukkig bleef de schade beperkt tot wat ontzette platen en een tweetal scheuren in de buitenste huidplaten.

Na reparatie werd de bestemming Singapore, via Kaapstad.
Men ging troepen vervoeren, dat wist men, maar hoe dat geregeld moest gaan worden, was voor velen een groot vraagteken.
Onderweg naar Kaapstad overleed de Eerste Elektricien.
Hij werd in de Zuid-Afrikaanse plaats ter aarde besteld.

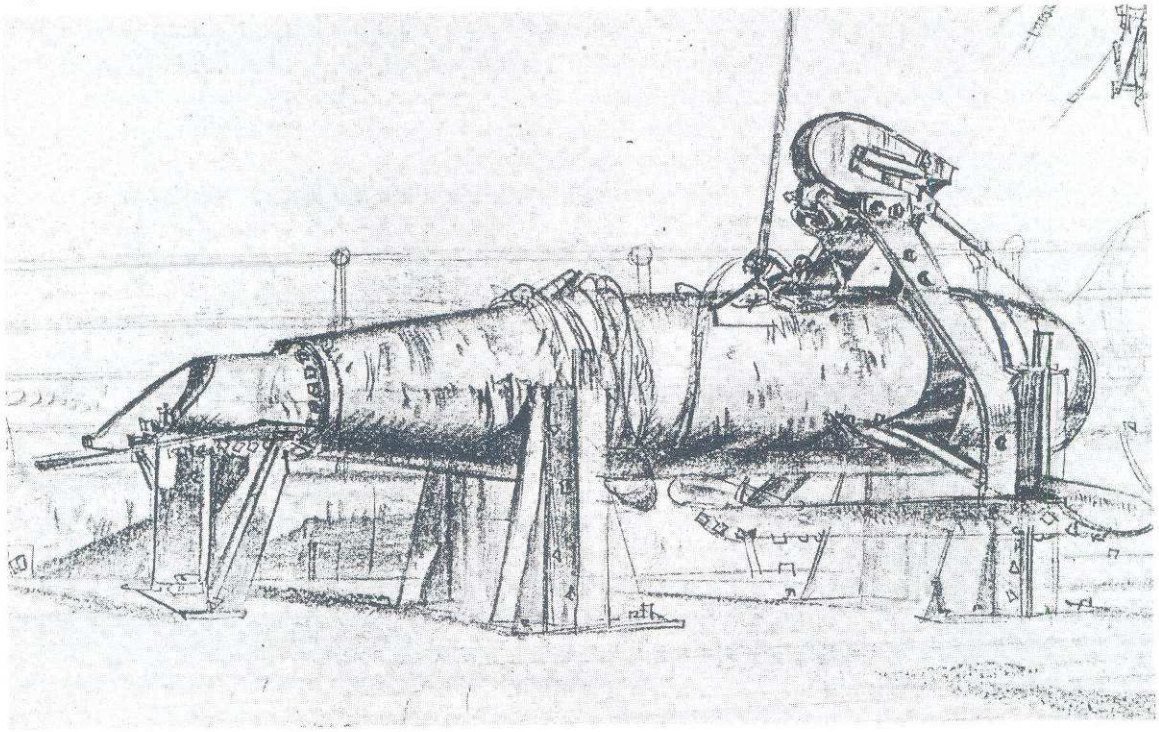
In Singapore werd alles een flink stuk duidelijker.
In het reusachtige dok van de Britse Marine werd het schip voor een groot deel leeggehaald.
Het decor van het luxueuse schip werd verwijderd en in een groot aantal hutten werden houten kooien geplaatst, alsmede een flink stel hangmatten.
Sommige Eerste Klas hutten konden nu 4 tot 10 man bergen en elk van de luxe hutten kwam ten dienste van 6 legerofficieren.

Houten afbeeldingen zoals die van Koningin Wilhelmina en grote schilderingen in de Eerste Klas werden weggetimmerd, terwijl veel van het meubilair, kleden, badkuipen, toiletten enz. door de bemanning werd opgeborgen in ruim 1 en 2.
Zoetwaterleidingen in bad- en wasgelegenheden werden afgesloten. Het verbruik van

zoetwater diende te worden beperkt, omdat er voor de vergrote capaciteit niet voldoende in de bunkers kon om ook tijdens het wassen en douchen van zoetwater gebruik te maken.
Hiervoor waren nu zoutwaterdouches aanwezig met speciaal hiervoor geschikte zeep!
Om de wasgelegenheden te vergroten, werden in de badkuipen schotten geplaatst.
Nu konden twee personen tegelijk douchen!
Het schip kreeg hier ook 4 stuks paravanen.
Bij het gebruik ervan kon er telkens één aan stuurboord en één aan bakboord via een lijn aan een sleeppunt, wat tegen de voorsteven was gelast, middels een boom worden uitgezet, om zodoende naast het schip mee te drijven.
Zij waren in staat om mijnen los te snijden van hun onderwater gelegen bevestigingspunten, zodat de mijn naar boven kwam om daarna met machinegeweren tot ontploffing te worden gebracht.
Een vrij riskante onderneming, want als men mistte, liep men de kans dat de mijn door de zuiging naar het schip toe getrokken werd.
De paravanen zorgden voor een doordringend geluid wanneer zij gebruikt werden, hetgeen vooral de bemanning in het voorschip ergernis bezorgde.
Regelmatig braken de lijnen af, wat inhield dat het schip het zonder moest doen in een gebied dat vol mijnen kon liggen!
Kapitein Bijl had zelf de grootste moeite met deze dingen.
Gedreven als hij was door zijn jarenlange Noord-Atlantische ervaring en zeemanschap, vond hij dat zulke apparaten de beweging van zijn schip beknotten.
Tijdverlies bij het uitbrengen en weer aan boord halen van de apparaten waarbij snelheid moest worden afgenomen, en het feit dat het schip met de paravanen uit op volle kracht één mijl minder liep dan normaal waren er eveneens debet aan.

En gezien het feit dat er soms tijd te kort was om het rustig aan te doen, "verloor" de "Nieuw Amsterdam" haar paravanen regelmatig!

De paravaan.



Al naar gelang de verbouwing vorderde kreeg men te horen wat er van de bemanning verwacht werd. Men vertelde dat het schip zou worden uitgerust voor het vervoer van 6000 militairen, waarvan 700 officieren, met een "Permanent Staff" bestaande uit een Engelse hoofdofficier (Kolonel of Group Captain), een adjudant en ongeveer 8-10 onderofficieren en minderen. Later zou de Staff aanmerkelijk meer manschappen tellen. Alhoewel niet aangemonsterd, werden zij beschouwd als leden van de bemanning en kwamen derhalve voor op de verschillen betalingsrollen die onder de hoede van de Purser vielen.
Ook zou er in Sydney en Nieuw-Zeeland een "Gun Crew" aan boord komen. Deze bestond nog uit enkele marinemensen die naast de Nederlandse kanonnier kwamen te staan maar in de loop van de oorlog is ook deze "Gun Crew" aanzienlijk uitgebreid toen de bewapening van het schip werd opgevoerd.
Tegen het einde van de oorlog bestond de "Gun Crew" uit zo'n 110 man van de Britse strijdkrachten en 20-30 van het Amerikaanse leger.
Het geheel stond onder het commando van een Engelse Lieutenant-Commander met een Amerikaanse Kapitein als Tweede.
In het begin was de gehele bemanning op een Nederlandse monsterrol. Later toen het aantal troepen werd opgevoerd, werd besloten om Engelse en Goanese koks en bedienden aan te monsteren. Het gevolg was dat er toen drie monsterrollen werden gehanteerd , plus de "Gun Crew". Nederlandse gages werden uitgedrukt in guldens, Engelse in ponden, evenals die voor de "Gun Crews", en de Goanese in Rupees.
Het werd tamelijk gecompliceerd, temeer daar de Britse regering, de Cunard-Line en de in elke haven aanwezige "agent" diverse kopieën van de afrekeningen verwachtten, zodat per reis soms meer dan 20 kopieën gemaakt moesten worden van alle rekeningen, betaalstaten etc., en dat alles op een zogenaamde "Jellyrol", uiterst primitief.
Formulieren die de Purser en zijn staf nodig hadden voor de scheepsadministratie welke vaak niet voorradig waren en op de diverse kantoren erg moeilijk te verkrijgen waren, werden door twee zeer bekwame drukkers aan boord gedrukt, hetgeen door de Pursersstaf zeer werd gewaardeerd!
De eerste reis zou gemaakt worden vanuit Wellington (N.Z.) naar een haven in het Midden-Oosten.
De scheepsleiding moest dus rekening houden met grote provianderingsverschillen.
Dat leverde de proviandmeester de nodige kopzorgen.
Wat te doen met bijvoorbeeld de bestelling van toiletpapier?
Berekeningen werden uitgevoerd en men kwam zelfs zo ver dat 7000 rollen per maand nodig zouden zijn, hetgeen 20.000 rollen voor drie maanden betekende.
En DAT zou inhouden dat heel ruim 1 met W.C.-rollen gevuld werd!

His Majesty's Transport (H.M.T.) "Nieuw Amsterdam" verliet vervolgens de avond voor Kerst 1940 de haven van Singapore op weg naar Sydney, Australië.
Het was gevaarlijk varen in de wateren rond Indonesië. De prauwen waren niet, of slecht, verlicht waardoor de "Nieuw Amsterdam" zich maar in half gedimde boordlichten hulde om niet in aanvaring te komen.
Om de sombere gedachten met de Nieuwjaarswisseling enigszins te doen vergeten, werden oliebollen en chocolademelk geserveerd en werd er een cabaretavond gehouden door de bemanning.

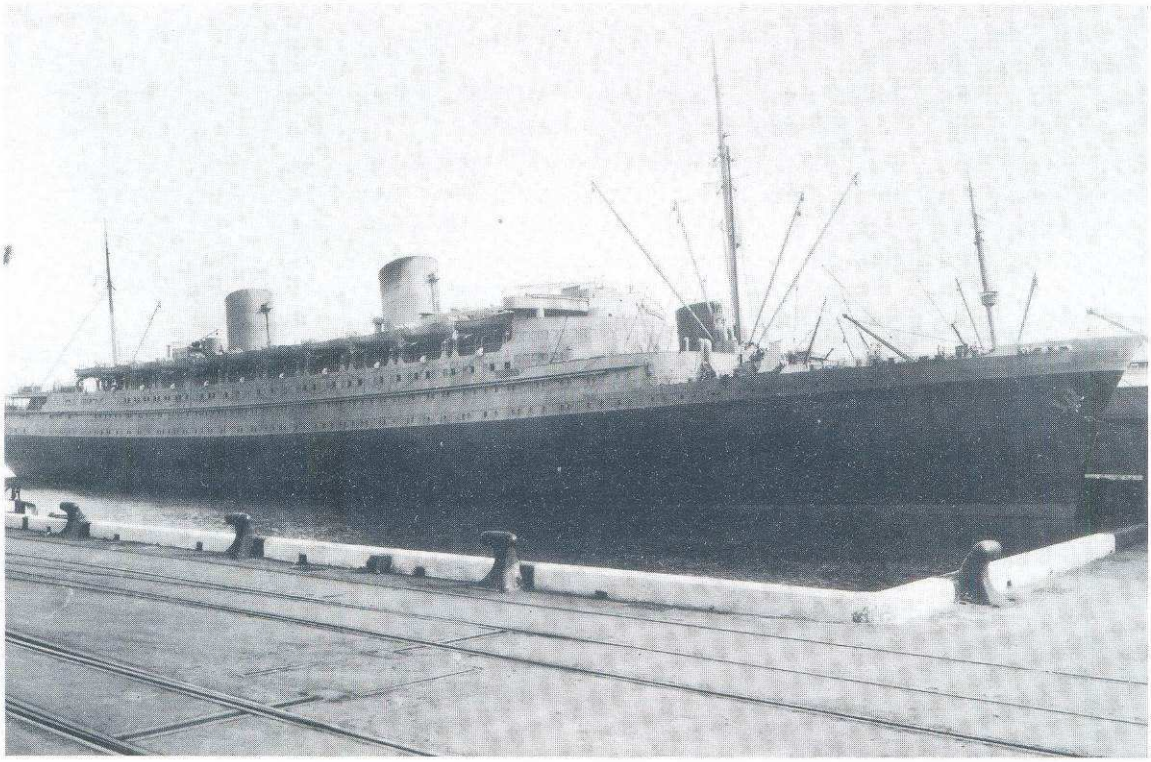
Bij aankomst in Sydney kwam een Australische legeroverste aan boord die de leiding over het geheel op zich nam.
Men had bezwaren tegen de manier waarop de verbouwing in Singapore was uitgevoerd en zodoende werd ook hier het een en ander veranderd ten einde met de inscheping van troepen te beginnen.

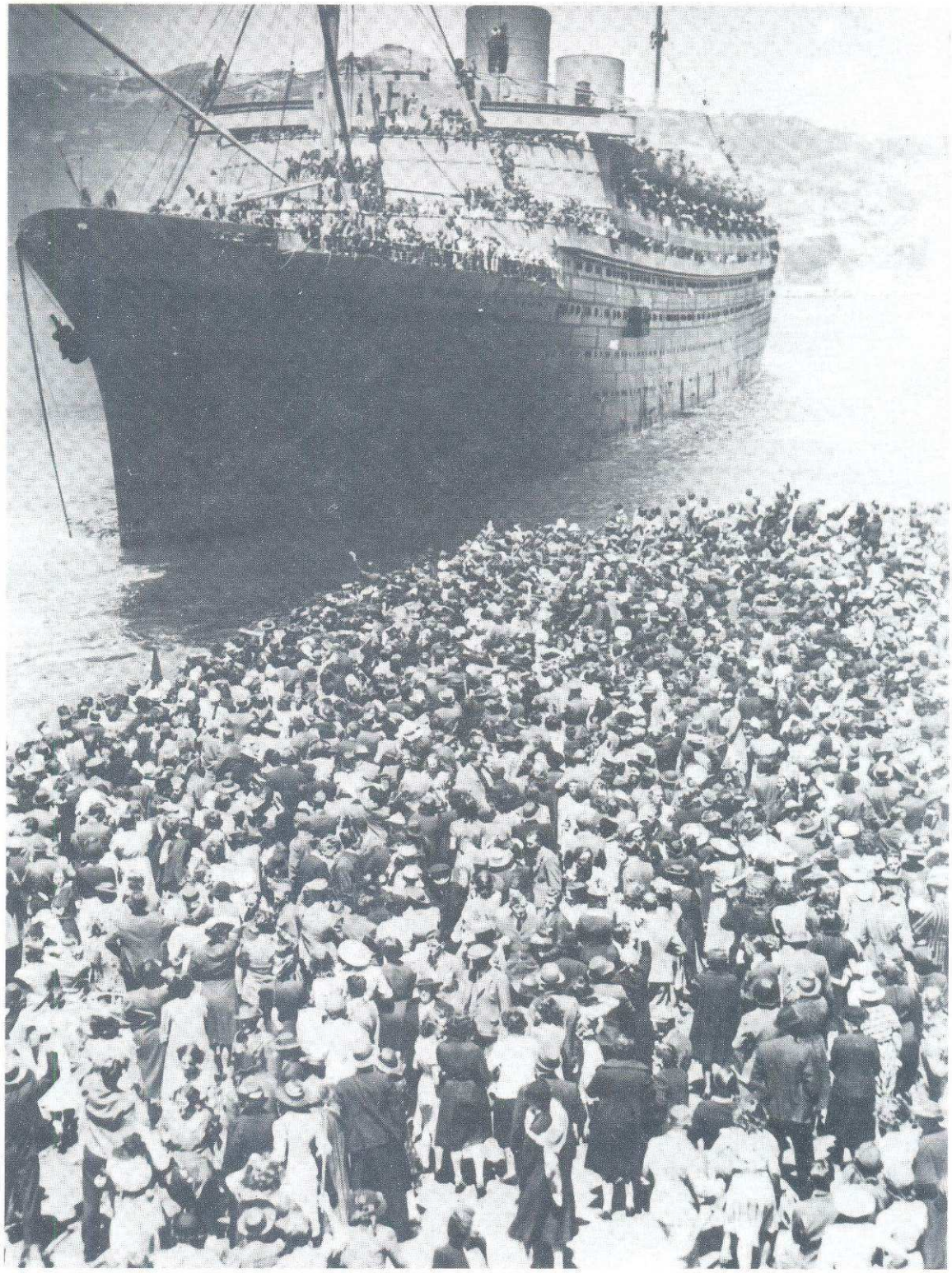
De in Singapore in ruim 1 en 2 opgeslagen artikelen werden nu aan wal gebracht en het reddingsmateriaal werd aanzienlijk uitgebreid middels vlotten.

In Sydney kwam er voor de proviandmeester een oplossing, namelijk een proviandaanvrage-lijst van HMT 25, een schip van ongeveer dezelfde capaciteit als de "Nieuw Amsterdam", en wat de Britse (nieuwe) "Mauretania" bleek te zijn. Men moest het dus daarmee aan boord van de "Nieuw Amsterdam" kunnen redden!
Op weg naar Wellington had de Pursersafdeling besprekingen met de Nieuw-Zeelandse officieren omtrent het vervoer van grote aantallen militairen, want deze eerste inscheping betekende "de vuurdoop" wat troepenvervoer betrof.
Besloten werd iedere passagier een zogenaamde "berthing card" te geven bij het embarkeren, hetgeen gedurende de gehele oorlog werd gehandhaafd.
De passagierslijst die men van de wal ontving was heel eenvoudig!
Het bevatte de naam van de diverse onderdelen, het aantal hoofd-officieren, officieren, onder-officieren en zogenaamde "other ranks".
Hoofdofficieren werden ondergebracht in kleine hutten op het Lower Promenadedek, officieren in grote hutten op hetzelfde dek, onder-officieren op A-dek en de arme "other ranks" moesten genoegen nemen met wat er overbleef.
Ook dit systeem werd de gehele oorlogsperiode gebruikt.

In Wellington stond een lange rij vrachtwagens te wachten met proviand en kwam de eerste trein met soldaten aan. Zwaar bepakt en bezakt embarkeerden de Nieuw Zeelanders. Nòg enkele treinen volgden!
Het schip werd intussen opnieuw geverfd waarbij de schoorsteen nu ook "buff" werd.
Alles bij elkaar gaf een bedrijvigheid van jewelste!

5 April 1941: in een andere uitrusting, afgemeerd te Wellington.





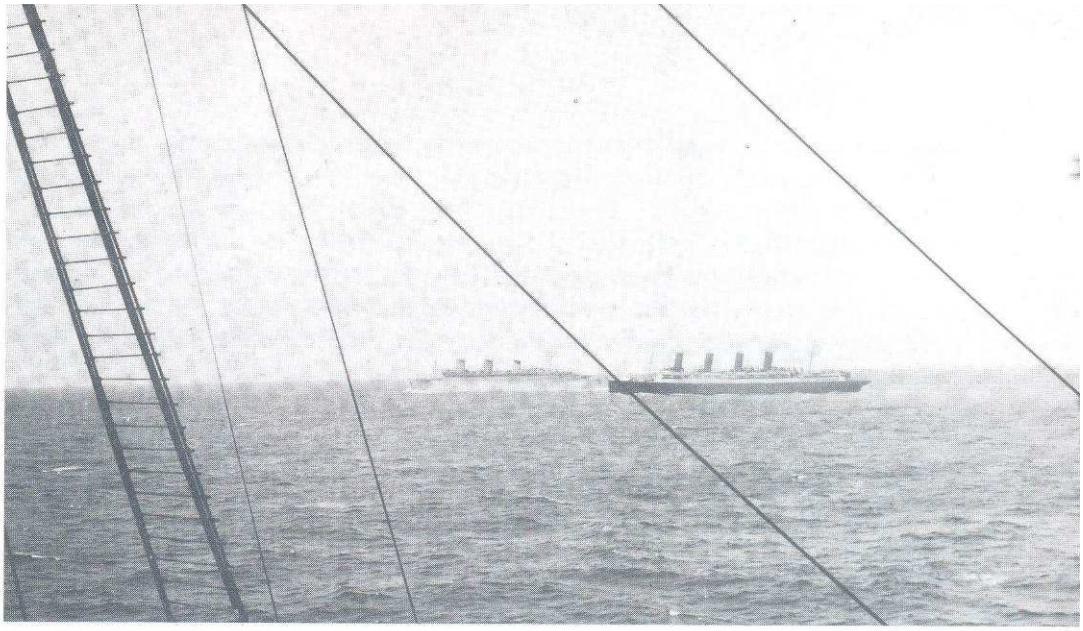
Voor velen wordt het afscheid teveel. Zij keren het schip reeds de rug toe.

De "NIEUW AMSTERDAM" vertrekt voor een reis naar het Midden-Oosten.

Vlak voor het vertrek uit Wellington werd het publiek toegelaten op de kade.
De muziek speelde en het was een kleurig en ogenschijnlijk "vrolijk" afscheid, hoewel dat sommigen zichtbaar moeite kostte.

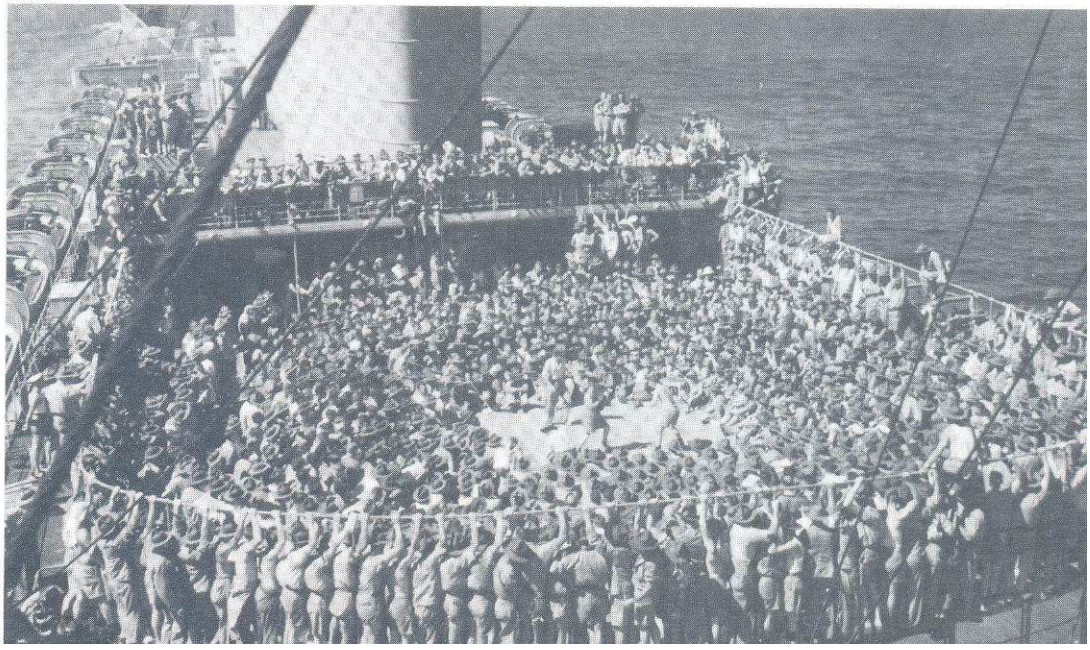
In Sydney wachtte een welkome verrassing!
Er lag post uit Holland!
De proviandmeester had intussen een systeem uitgedacht om te voorkomen dat hij telkens moest gaan piekeren of er genoeg proviand aan boord was.
Elke dag legde hij een lijst aan waarop hij nauwkeurig het verbruik van de hoeveelheden van elk artikel bijhield.
Op die manier kreeg hij een prima overzicht van wat er geconsumeeerd werd, hetgeen hem gedurende de rest van de oorlog een goede dienst zou bewijzen.

De schepen die in convooi met de "Nieuw Amsterdam" zouden varen, waren niet minder dan de "Queen Mary", "Aquitania" en "Mauretania" en de bewegingen van troepen, vooral naar de "Queen Mary" die vanwege haar lengte in de baai lag en dus "bevoorraad" werd met tenders, vond niet onopgemerkt plaats.
De autoriteiten in Sydney hadden alle mogelijke moeite gedaan het vertrek van de troepen zonder veel geruchten te laten verlopen, maar dat viel niet mee!
Alle camera's en radio's werden aan boord geregistreerd en verzegeld, maar toch wisten sommige soldaten snel een paar plaatjes te schieten voor hun vertrek.
Toen het konvooi vertrok was het een chaos van scheepjes, om de reusachtige passagiersschepen heenvarend.
Alles wat maar enigszins kon drijven, vergezelde het konvooi de baai uit en veel soldaten wierpen briefjes naar beneden met laatste boodschappen en groeten.

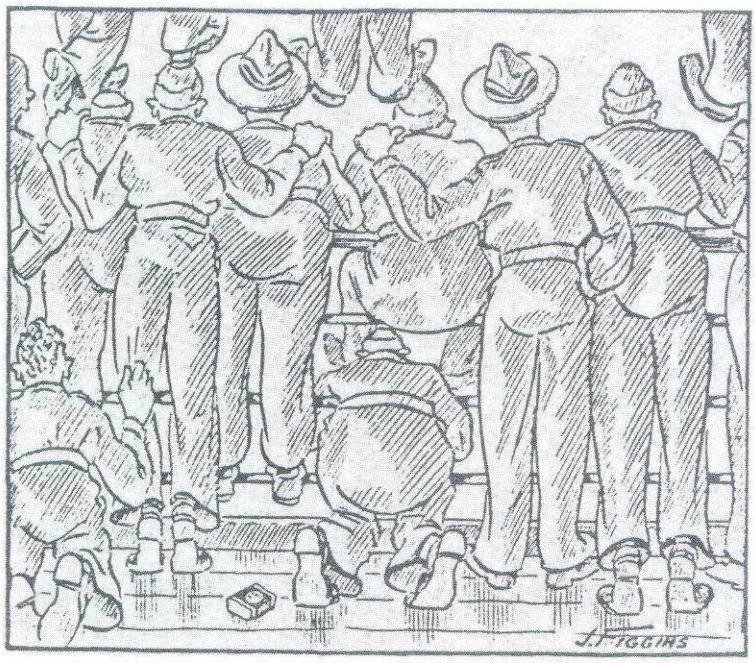


In konvooi met de "Queen Mary" en de "Aquitania".

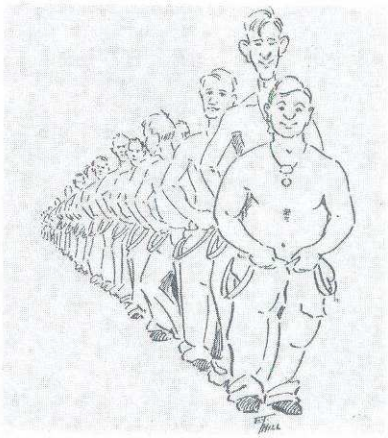
Beide opnamen geven een beeld van de manier waarop de troepen zich aan boord vermaakten.



Australiërs en Nieuw Zeelanders waren goed gemotiveerd. De een stelde de "vrije overtocht" zeer op prijs en de ander was blij nu eindelijk die stomp terug te kunnen geven die hij in de Eerste Wereldoorlog had ontvangen!
Al snel kregen ze met het protocol op een troepenschip te maken.
Sommigen vonden het toch wel moeilijk hun hutten weer terug te vinden en anderen probeerden op allerlei manieren de speciale taken als vegen, afwassen enz. te ontlopen.
Weer anderen vonden de reis een eindeloze oproep van oefeningen: sloepenrol, gymnastische oefeningen, oefeningen met wapens, en wat er nog meer aan oefeningen kon worden verzonnen.
De meesten wisten zich wel te vermaken met het kaarten enz. en mocht de temperatuur iets teveel gestegen zijn, dan liep men ook de kans om tijdens het eten een aardige show opgevoerd te krijgen.
De kantine had het druk en sommigen wisten niet meer of ze wel of geen kleren aanhadden als ze een douche namen!



Aankomst in de eerste haven.

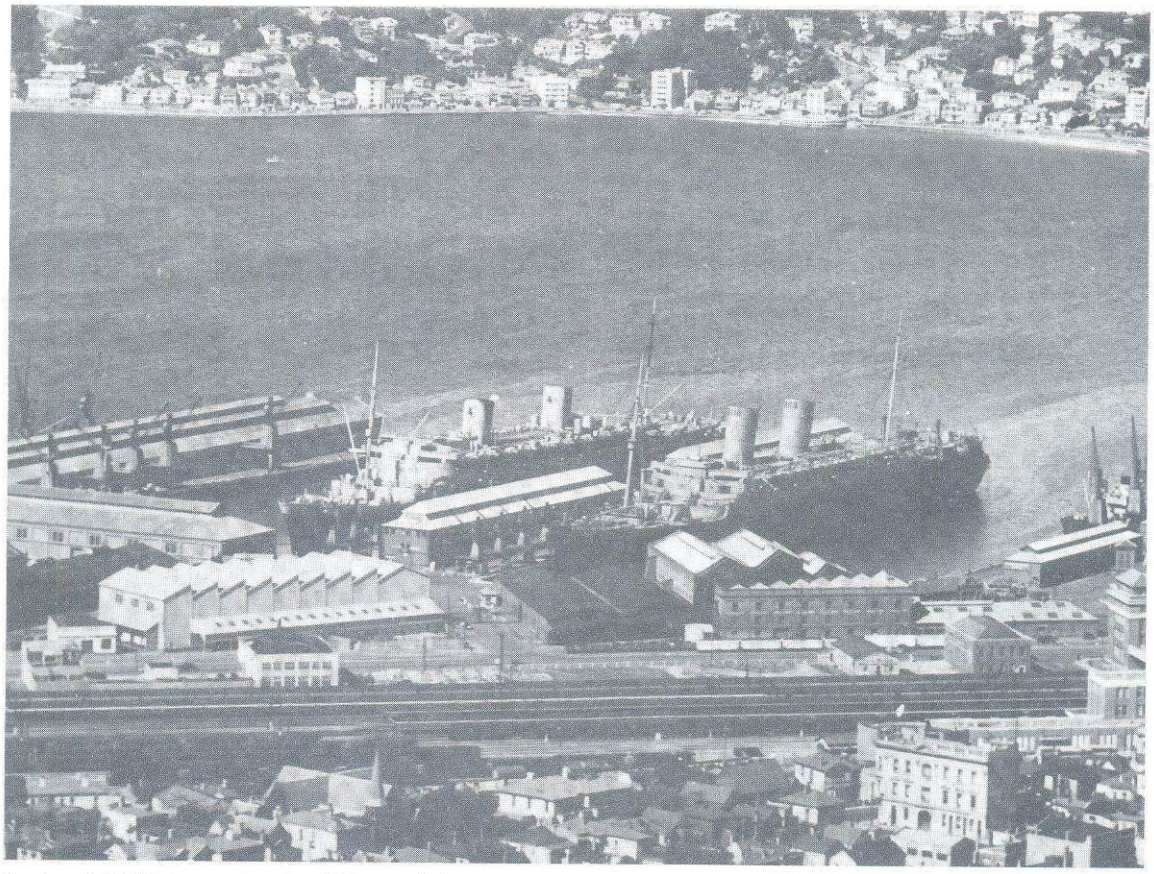

"Short-arm inspection!"

Tijdens het varen in konvooi werd de kwaliteit als zeeschip van de "Nieuw Amsterdam" snel duidelijk.
Voornamelijk in Bass Strait zag men de "Queen Mary" zwaar rollen terwijl de "Nieuw Amsterdam" hier beduidend minder last van had.

Bij aankomst te Fremantle bleef de "Queen Mary" buitengaats. Zij kon met volle bunkers niet meer veilig terug over de drempel komen en zodoende werd zij buitengaats gebunkerd en geproviandeerd.
De soldaten van de andere schepen, die dus wel "naar binnen" konden, kregen in ploegen nog een keer de kans de bloemetjes buiten te zetten, om zich bij terugkeer direkt medisch te laten behandelen met pergamaan.
Om zeker ervan te zijn dat de troepen vrij van ziekte waren, werd er gedurende het vervolg van de reis een zogenaamde "extra short arm inspection" gehouden.

Vanuit Fremantle ging de "Nieuw Amsterdam" door naar Bombay, waar bij aankomst de "Westernland" op de rede ten anker lag.
Dit schip zou een deel van de troepen overnemen.
Toen de "Nieuw Amsterdam" de "Westernland" passeerde, zag men dat haar kapitein en enkele van haar officieren keurig op het schip aangetreden stonden en een groet uitbrachten naar hun collega's van de "Nieuw Amsterdam".
Groot was echter de verbazing toen gelijktijdig uit de luidsprekers van de "Westernland" de klanken van "Het Wilhelmus" kwamen, een handeling die de kapitein meerdere malen herhaald heeft.

Van Bombay werd weer teruggevaren naar Wellington, via Colombo (nu met de "Mauretania" samen), Fremantle en Sydney.

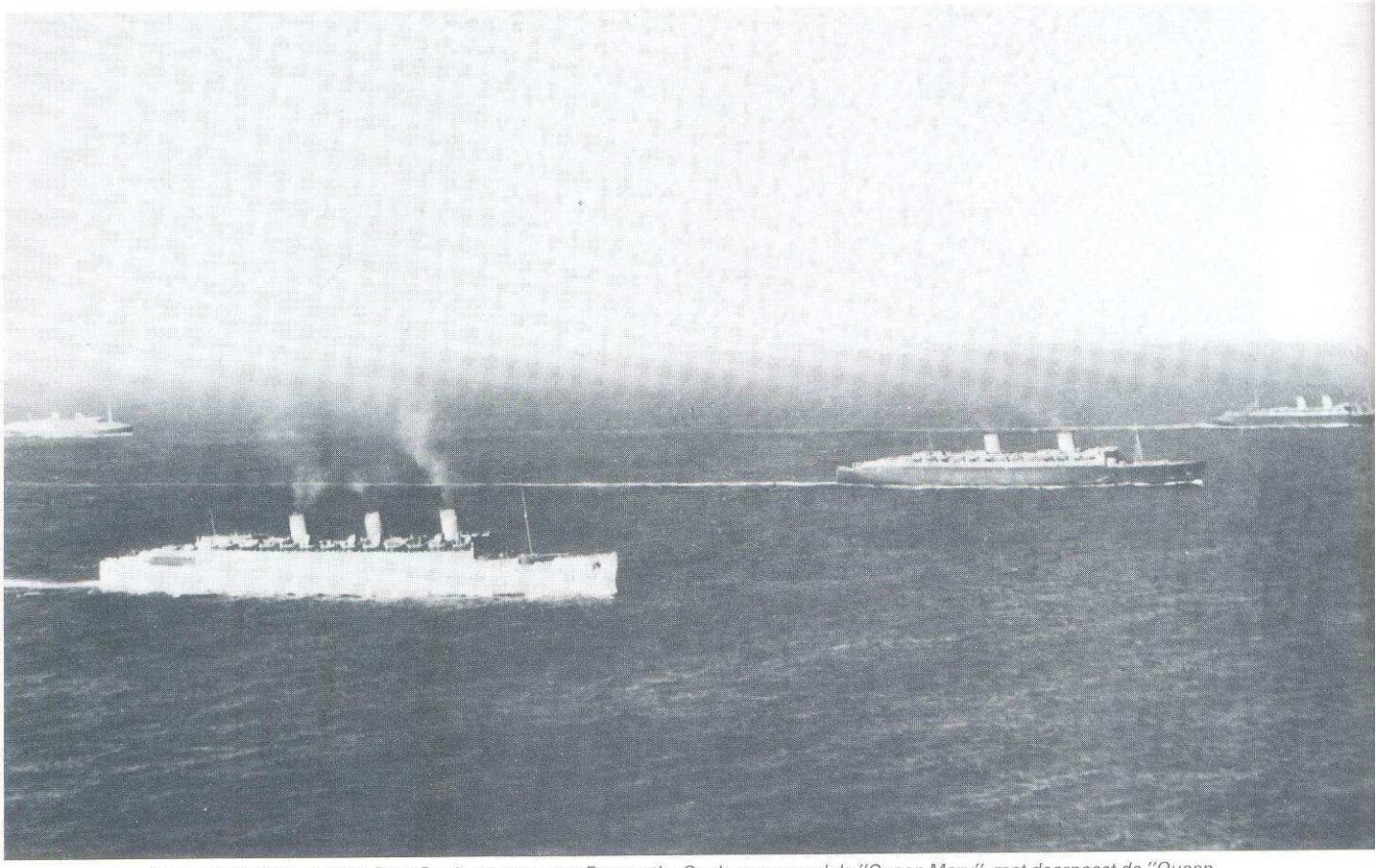


Opnieuw te Wellington, met partner "Mauretania".

Onder begeleiding van drie kruisers, HMNZS "Achilles", HMAS "Australia" en HMAS "Hobart", werd Sydney bereikt waar een indrukwekkend konvooi werd samengesteld bestaande uit "Queen Mary", "Queen Elizabeth", "Ile de France", "Mauretania" en de "Nieuw Amsterdam", een transport van ongeveer 30.000 soldaten onder code US10A.
De "Queen Mary" zou vanuit Jervis Bay het konvooi complementeren op weg naar Fremantle.

In Bass Strait was een speciale route schoongeveegd en er was luchtescorte voorzover dat de aktieradius van de vliegtuigen dat toeliet.
Het spreekt vanzelf dat het gehele konvooi 's nachts zonder navigatielichten voer. Alle poorten en deuren waren dicht en men mocht niet roken op de open dekken. Zodoende was het des te amusanter om de "Ile de France" te zien varen, vonken spuwend uit haar schoorstenen, hetgeen mijlen ver te zien was!

In Fremantle speelde zich een aardig tafereel af. Ook nu konden de troepen weer even van boord af en toen de "Nieuw Amsterdam" op het punt stond te vertrekken, verschenen uit de handtassen van de vrouwen die de soldaten wilden uitzwaaien en die deze keer niet op de kade mochten komen, ineens tangen en knipscharen. Vervolgens werd een leegstaande spoorwagon gebruikt om met vereende krachten het hek te rammen waarna met de scharen en tangen de rest van het hek werd weggeknipt om zich zodoende toch een plaats dichter bij het schip en hun familie te kunnen verschaffen, alles onder luid gejuich van de soldaten!



Konvooi US 10 A passeert Bass Strait, op weg naar Fremantle. Op de voorgrond de "Queen Mary", met daarnaast de "Queen Elizabeth" en de "Mauretania", en uiterst links de "NIEUW AMSTERDAM".
De "Ile de France" staat niet afgebeeld.

Het konvooi bleef intakt tot 22 april toen de "Nieuw Amsterdam" afhaakte en alleen koers zette naar Singapore, waar de Australiërs van boord gingen en de Nieuw Zeelanders overstapten op de "Aquitania".
In Singapore werd het schip nu helemaal grijs geschilderd, en met ongeveer 24 Fransen van het Vreemdelingenlegioen aan boord vertrok de "Nieuw Amsterdam" op 9 mei 1941 via Bombay naar Mombassa.

Ook hier toonde kapitein Bijl weer eens hoe men eigenlijk met zijn schip moest handelen. Om de baai te bereiken moest tussen veel schepen door gevaren worden en de loods aan boord had kennelijk niet in de gaten dat een groot schip als de "Nieuw Amsterdam" een gemakkelijke prooi kon worden van de wind.
Tot tweemaal toe wees de kapitein de loods op de mogelijkheid "weggezet" te worden, maar deze wilde niet wijken, waarop Bijl kordaat het heft in eigen handen nam, de loods wegstuurde en "het dan zelf wel deed!"

Vervolgens werd Durban aangelopen en voor de komende 19 maanden zou dit haar thuishaven worden.

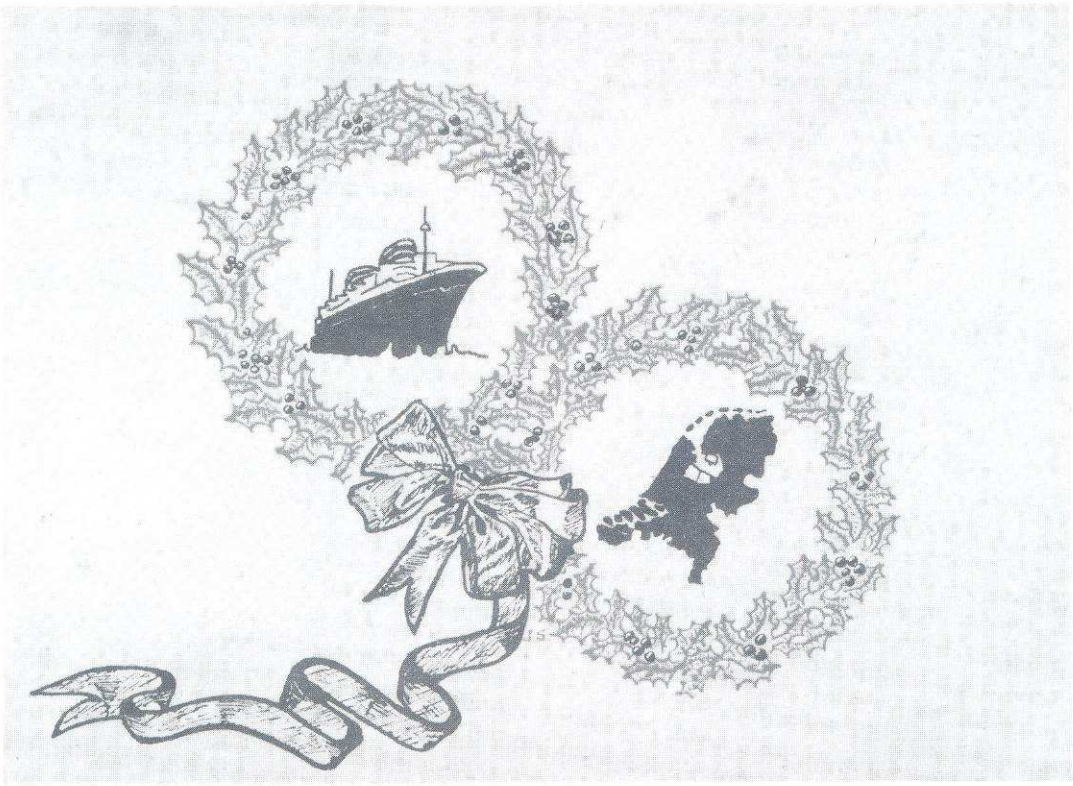
Kapitein Bijl, poserend op "zijn schip"!

Varen onder de wapenen (2)

De Durban-dienst.

Inmiddels was de oorlog in alle hevigheid bezig.
De Duitsers waren in volle opmars en zouden weldra vanuit Kreta de kust van Noord-Afrika bereiken en Rommel, leider van het beruchte Afrikakorps, had met zijn strategische kennis kans gezien de Britten gevoelige verliezen toe te brengen in de Afrikaanse woestijn.
Er was nu dringend behoefte aan versterkingen in dit gebied en derhalve werden duizenden Engelsen eerst naar Zuid-Afrikaanse havens verscheept om daar te wennen aan het verschil in klimaat en vervolgens verder te worden getransporteerd naar de Rode Zee.
Ook de "Nieuw Amsterdam" zou bij dit vervoer worden ingezet, maar niet voordat er door de HAL heftig tegen de voorstellen van de Engelsen hiertoe was geprotesteerd.
Alweer buiten de maatschappij om had de Nederlandse regering ingestemd met het feit dat de "Nieuw Amsterdam" de gevaarlijke Rode Zee ingestuurd zou worden.
Het excuus van beide regeringen was dat vergelijkbare schepen als de "Mauretania", en zelfs de beide "Queens" regelmatig al op Suez voeren, zodat men uiteindelijk ook van de kant van de maatschappij akkoord ging.

Kerstkaart gedrukt en verkocht aan boord in 1941. De opbrengst ging naar het Nederlandse Rode Kruis.

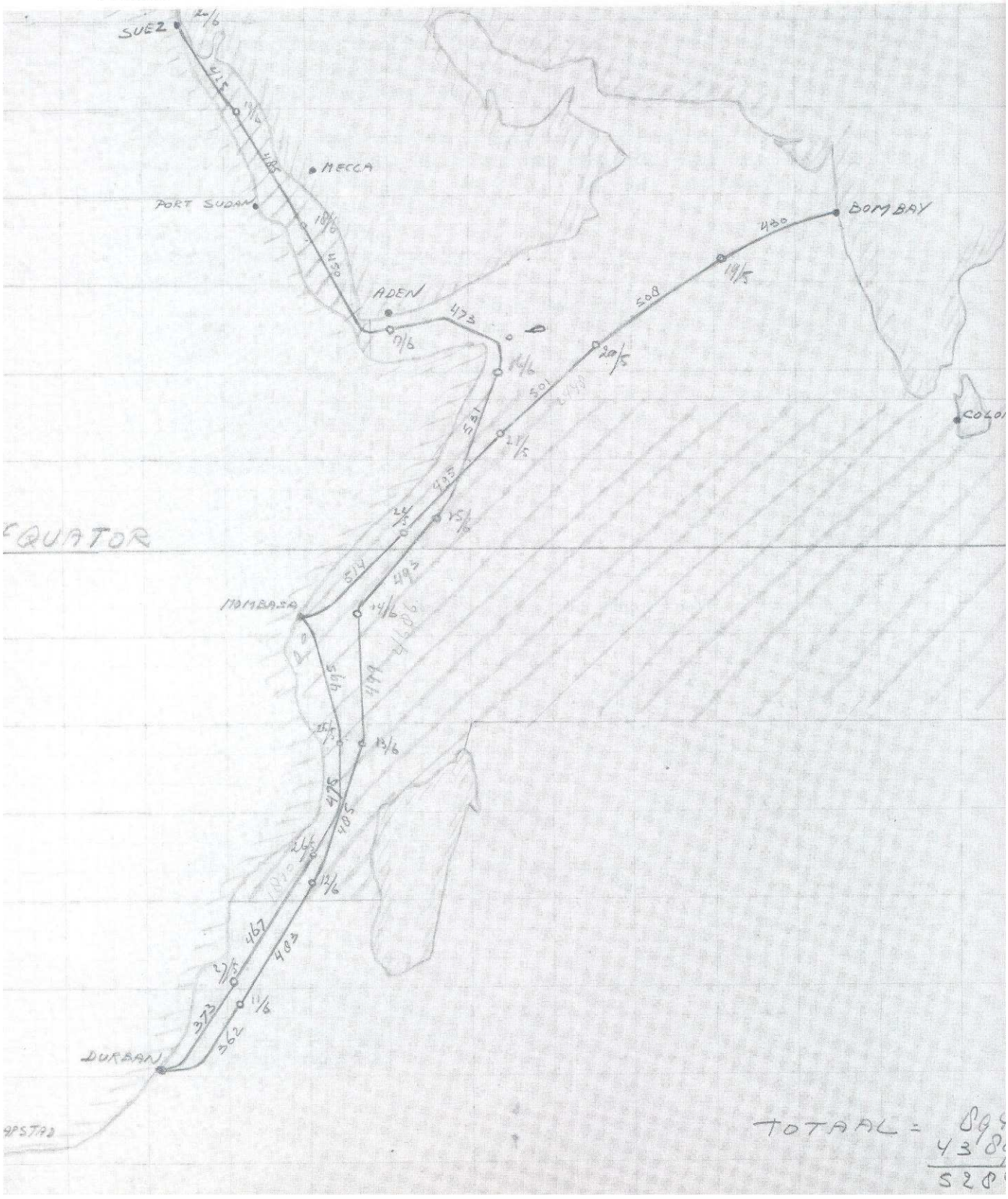


Zodoende vertrok de "Nieuw Amsterdam" op 10 januari 1941 voor de eerste keer naar Suez met de "Mauretania" en de "Ile de France", begeleid door HMS"Cornwall".
Op de kade speelde muziek en de sopraan Perla Siedle Gibson, "The Lady in White", zong "There'll always be an England", wat de Britten aan boord met weemoed vulde.
Tot februari 1943 zou zij regelmatig een lijndienst tussen Oostafrikaanse havens en Port Tewfik (bij Suez) onderhouden, afgewisseld door een paar reizen naar onder meer Colombo, Bombay en Diego Suarez. Deze laatste plaats was in handen van de Fransen, maar de Duitsers konden er provianderen en het was zelfs bereikbaar voor Japanners, aangezien er voor de kust 4 wrakken lagen van schepen die door Japanse miniduikboten waren getorpedeerd. Het was dus noodzaak dat de Britten dit strategische punt zo snel mogelijk in handen kregen.
Dat het schip voor zo'n lange periode in deze wateren verbleef, strookte niet met de eerder gemaakte afspraken. Immers, na de aanval op Pearl Harbour door de Japanners, op 7 december 1941, was het er in dit gebied ook niet beter op geworden.
De Duitsers zaten over de hele Indische Oceaan verspreid, evenals hun Aziatische vrienden, en het kwam regelmatig voor dat snelle Japanse motorboten vanuit Sumatra tot aan de 30e breedtegraad konden komen. Die motorboten werden voorzien van enkele torpedo's en konden gebruikt worden als "kamikaze-vaartuig", en voor de Japanners was er niets fraaiers dan jacht te maken op een groot schip!
Daarbij kwam dat de "neutrale" positie van sommige Afrikaanse landen vaak te wensen overliet. Een duidelijk voorbeeld hiervan was het feit dat in de buurt van Socotra, tot aan Perim Island, men dusdanig op de hoede moest zijn wanneer "dhows" werden waargenomen. De dhows waren met hun grote witte zeilen reeds van grote afstand herkenbaar en zodra men er enkele opmerkte, werd direkt koers gewijzigd en hield men hen op grote afstand.
Men had namelijk het sterke vermoeden dat zij gebruikt werden als schuilplaats voor Duitse U-boten, die hun positie achter de dhows hadden ingenomen en met hun periscopen onder de zeilen door alles konden waarnemen.
Tevens uitte men verdenking op een eventuele bevoorrading van de U-boten door de dhows.

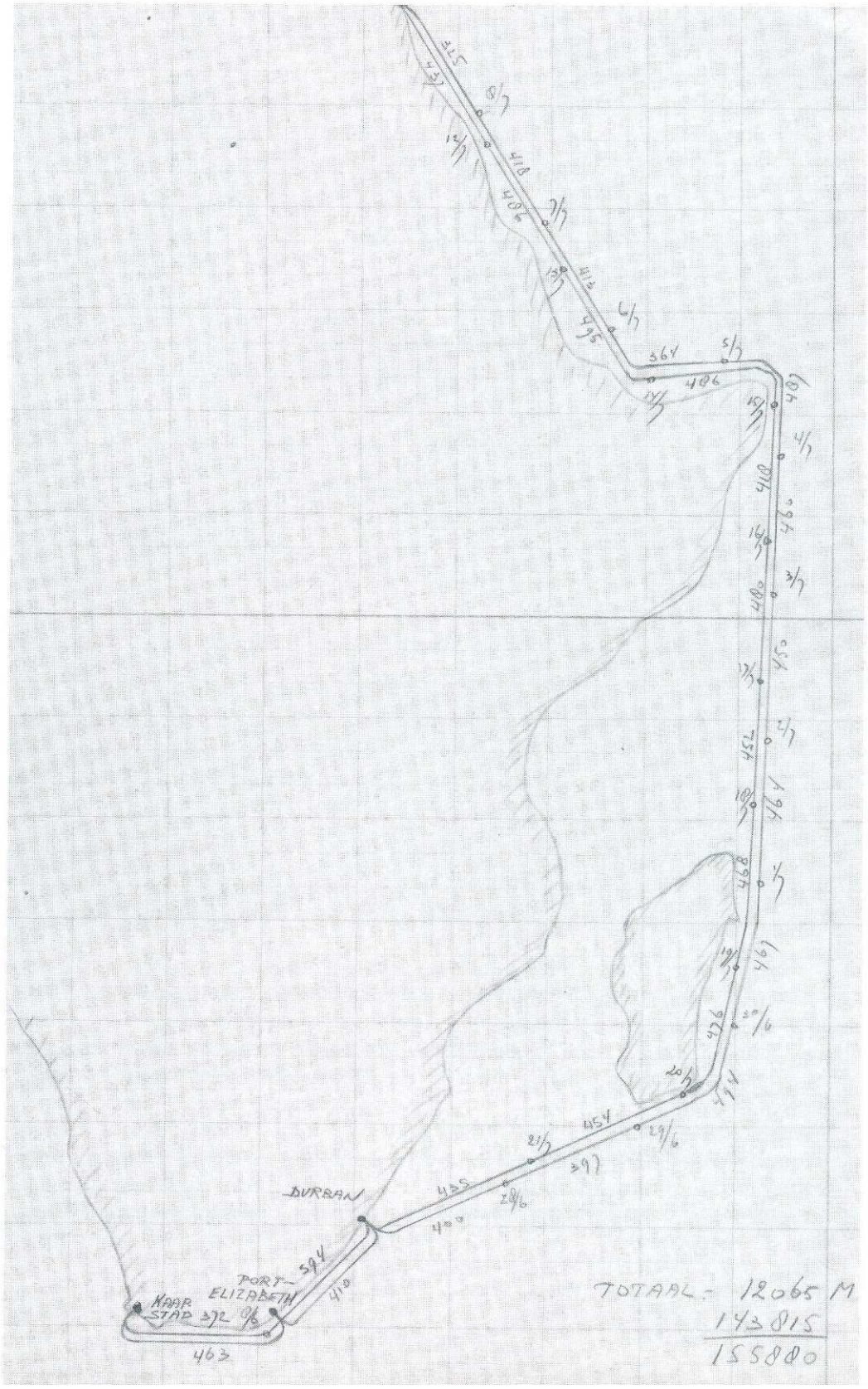
De Britten hadden hun twee "Queens" inmiddels uit deze gevarenzones laten halen.
Zij beschikten over een te kleine aktieradius, vergeleken bij de "kleinere" schepen, en het aantal havens waarheen de "Queens" konden vluchten ingeval van calamiteiten was te klein, gezien hun enorme afmetingen.
Daardoor werd er de voorkeur aan gegeven om voor het vervoer van troepen op het Zuidelijk Halfrond gebruik te maken van die kleinere schepen, zodat de twee grote zusters een start konden maken met de opbouw van de troepenmacht voor de grootscheepse aanval op Europa.
Belangen van maatschappijen waren nu zeker ondergeschikt!
Men keek alleen nog maar naar de specifieke kwaliteiten van elk schip.

In de eerste maanden van deze geregelde lijndienst voer de "Nieuw Amsterdam" nog door de Straat van Madagaskar, meestal in konvooi en onder escorte, want de Straat was berucht.
Duitse onderzeebootmanschappen waren waargenomen aan de Afrikaanse oostkust en dus kon het gevaar achter elke golf liggen.
Maar in juni 1942 kwam een verandering in deze route.
Bij het verlaten van de haven van Durban werd het vertrek van het konvooi, bestaande uit de "Nieuw Amsterdam", de "Mauretania" en de "Ile de France", begeleid door de kruisers HMAS"Canberra"en HMAS"Australia", door de Duitsers met veel bombarie bekend gemaakt.

Deze kaart, en die op de volgende pagina, zijn gemaakt door een werktuigkundige aan boord die gedurende de gehele oorlog met een zelfgemaakte sextant elke dag om 12.00 uur, evenals de dekofficieren, ''een zonnetje schoot''. Aan de hand hiervan èn met behulp van het aantal gemeten mijlen op de teller, wist hij met redelijke nauwkeurigheid de geheime route van het schip te bepalen.



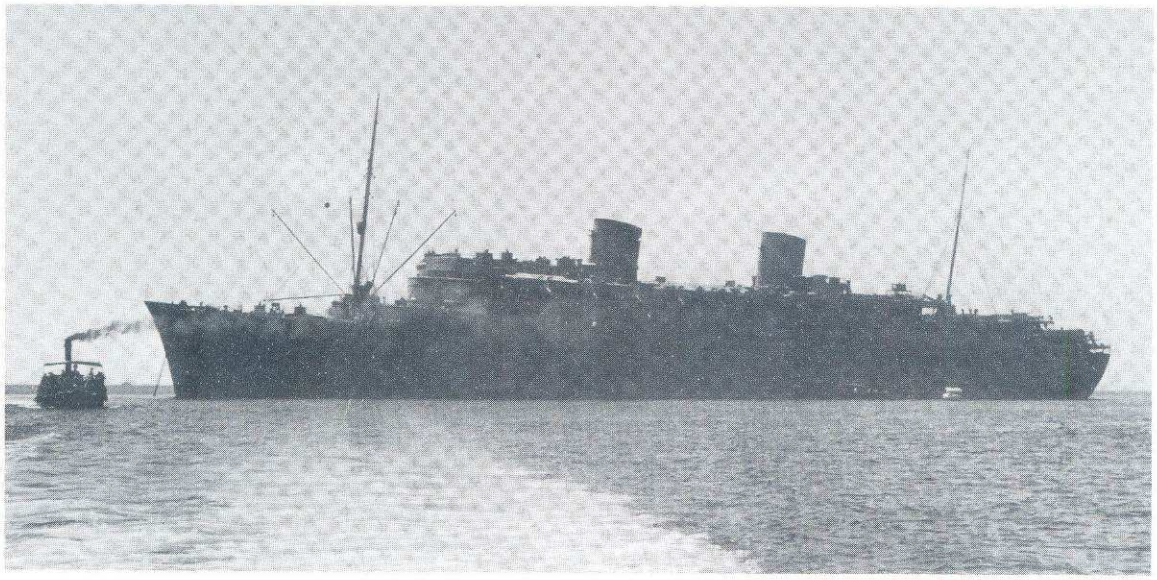
De vorige kaart liet duidelijk zien dat men van Durban naar Suez door de Straat van Madagaskar voer.
Op deze kaart ligt alles ineens anders. Het was tijdens deze reis dat de Duitsers via hun radio de bemanning aan boord van de "NIEUW AMSTERDAM" de schrik op het lijf joeg door hen te melden dat de route vantevoren bekend was.
Alle kaarten, volgend op deze, laten dan ook de gewijzigde route rond Madagaskar zien!



Zij hadden namelijk een radiostation in Lorenze Marques vanwaaruit zij regelmatig berichten uitzonden.
Het konvooi werd een goede reis toegewenst, met daarop aansluitend de mededeling dat het eindpunt wel nooit gehaald zou worden!
Zelfs de bestemming en aankomsttijd werden genoemd!
Direkt daarop ontving het konvooi een routewijziging van de Engelse controledienst, maar de schrik zat er bij sommigen van de bemanning wel even in.

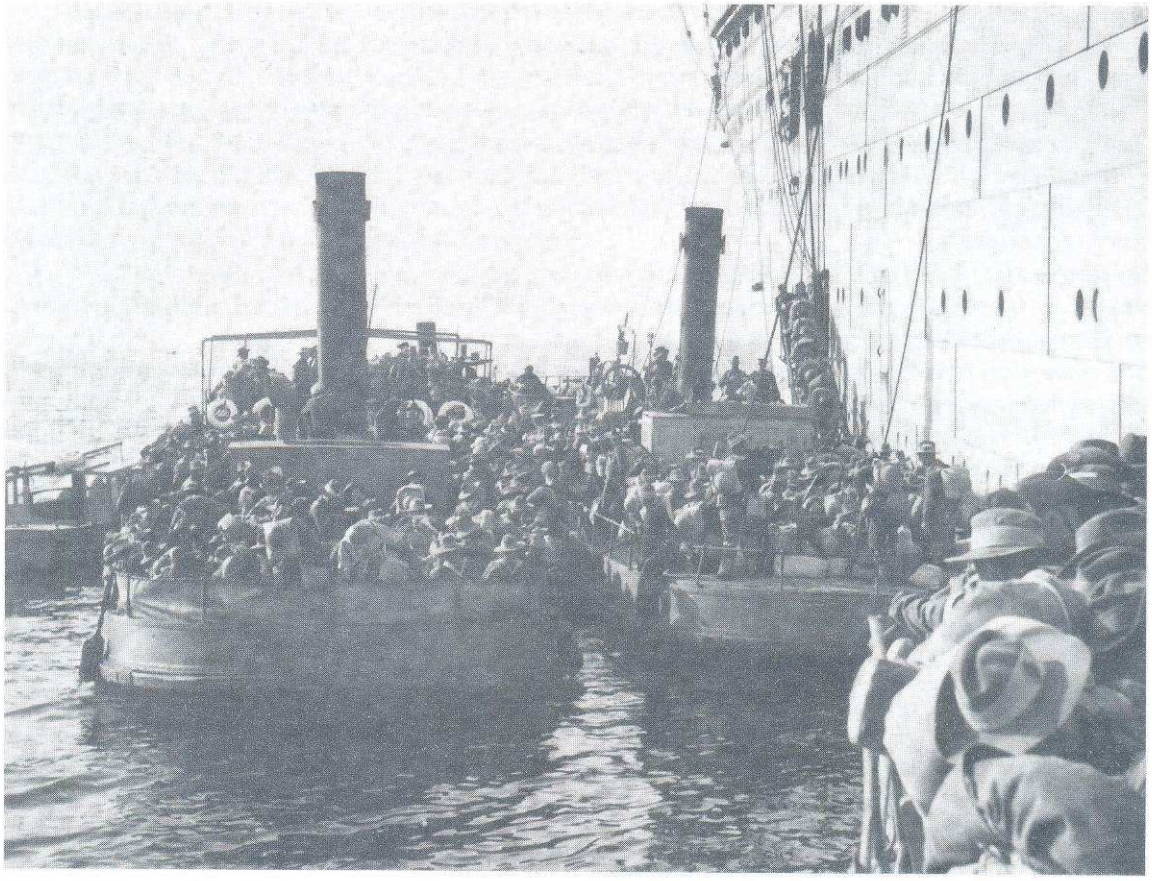
De pendeldienst eindigde, zoals gezegd, vaak in de Rode Zee.
Een erg warm gebied met temperaturen die volgens de kapitein in Zeeland zelfs de deurtjes van de bedstee op een kier zouden laten staan, en waarbij de koolzuur voor de koelingfaciliteiten niet meer vloeibaar te houden was, zodat extra tussenkoelers dienden te worden ingezet.

Het zuidelijkste deel, vanaf Perim Island, was redelijk zonder gevaar.
Door de nauwe engte aldaar werden navigatielichten gebrand, maar eenmaal in de Rode Zee werd alles weer gedoofd.
Naarmate men noordelijker in deze "hel" kwam, nam het gevaar toe.
De soldaten kregen nu gerantsoeneerde hoeveelheden bier en tegen het eind van de reis werd alles drooggelegd.
Verstikkende hitte en een doodkalme zee deed hen wensen zo snel mogelijk van boord te gaan.



Voor anker bij Port Tewfik, in 1942.

De Adabeiah Mole was de enige plaats waar troepen konden worden ontscheept. Dat gebeurde met Nijl-bakken, welke bemand werden door Egyptenaren.
Van een goede luchtafweer was geen sprake waardoor er altijd een extra uitkijk, alert op luchtaanvallen, werd ingesteld, omdat Port Tewfik binnen het bereik van Duitse bommenwerpers lag.
's Nachts maakte men dat men uit de buurt kwam.
Anker-op en volle kracht vooruit om zo snel mogelijk uit de gevarenzone te komen en dan de volgende morgen weer terug te keren.
Nadat de troepen ontscheept waren, werden vaak krijgsgevangenen, maar ook wel evacuées meegenomen.



Februari 1942: repatriërende leden van 2/5th Field Ambulance gaan aan boord van het schip.

De voorkeur ging uit naar Italiaanse krijgsgevangenen omdat die voor de bemanning geen moeilijkheden opleverden.
Meestal werden zij aan het werk gezet en kon men goed met hen opschieten.
Nog nooit zag een troepenschip er zó schoon uit als met Italianen aan boord. Zelfs de hutten van de Britse staf werden gereinigd!
Zij hadden dan ook geen bijzondere luchttijden nodig, maar konden zich in redelijke mate vrij over het schip bewegen en kregen regelmatig wat extra's toegeschoven "voor bewezen diensten". Eén keer gaf dat toch wat problemen toen onder de gelijktijdig met de Italianen vervoerde evacuées zich een groep dames bevond afkomstig uit een "Red Light District". Begrijpelijkerwijs werden de luchttijden en de mate van vrijheid in deze omstandigheden aangepast, want men had de grootste moeite de twee groepen gescheiden te houden. Het waren niet alleen de Italianen!
Op een van de reizen gaven de Italianen een show van Napolitaanse songs en onder de zangers was er zelfs een die al eens een cruise met de "Nieuw Amsterdam" gemaakt had!

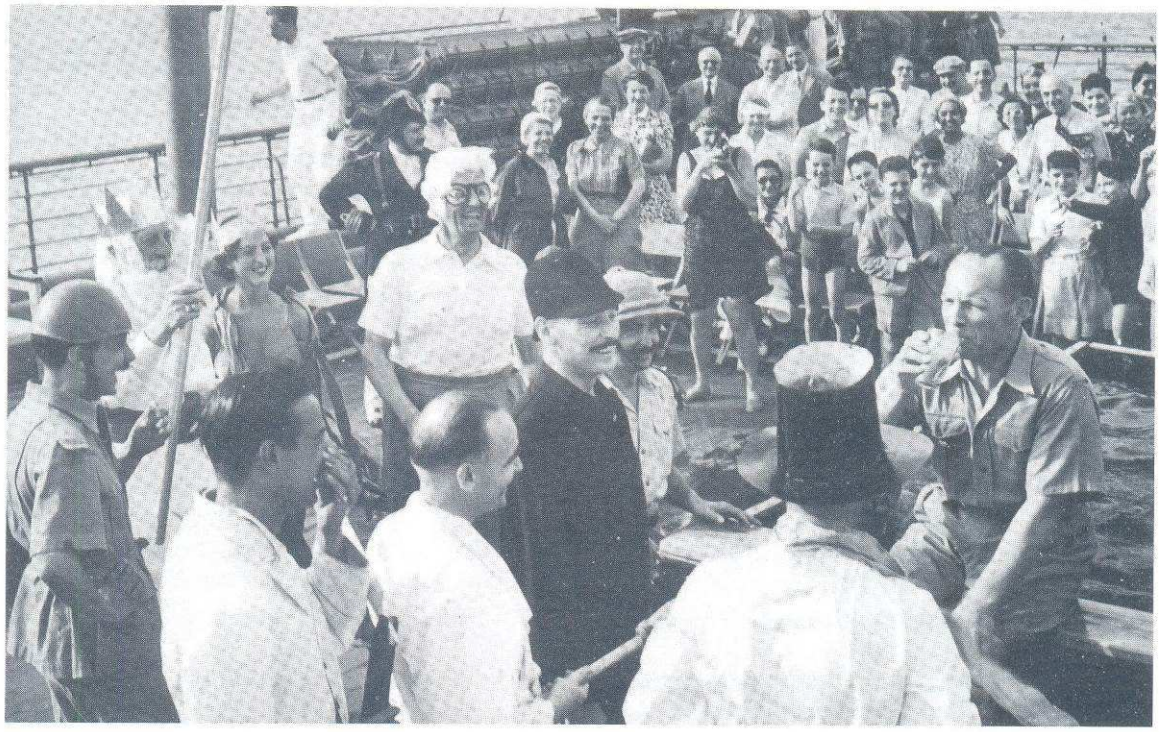
Anders lag het met de Duitse krijgsgevangenen.
Die werden gedeporteerd naar wat zij noemden "Lager Hellian", van waaruit zij per auto naar "Punkt Rotes Meer" werden vervoerd.
Bruin gebrand en sterk gespierd door de vele uren van lichamelijke oefeningen, maakten vooral de leden van het Afrikakorps grote indruk. Zij kregen geen vrijheid want ook als krijgsgevangene bleven zij gevaarlijk.
Luchten kon alleen op gezette tijden en de accommodatie was zodanig verdeeld dat er altijd een tussendek vrij van de Duitsers gelaten werd.

Eten met mes en vork werd als gevaarlijk beschouwd, omdat daar wapens van gemaakt konden worden en evenzo was het gebruik van peper verboden daar dit in de ogen van de wachten gegooid kon worden.
Het Afrikakorps was sterk patriottistisch en één keer, bij het aanlopen van de haven van Durban, zetten zij allen het Duitse volkslied in.
Verontwaardiging alom bij een ieder, maar zeker niet minder indrukwekkend was het antwoord van de begeleidende kruiser. "God save the Queen" klonk het ineens vanuit haar luidsprekers.
Op allerlei manieren trachtten de Duitsers hun ongenoegen te uiten en de aandacht te trekken van landgenoten die zich misschien in de buurt van de "Nieuw Amsterdam" konden ophouden.
Soms werden ze tewerk gesteld en moesten dan verven etc. Als je dan niet oppaste, stond er ineens een hakenkruis op een plaats waar dat goed opviel!
In mei 1942 kreeg de "Nieuw Amsterdam" 2000 van deze Duitse krijgsgevangenen aan boord. Onder hen bevonden zich 200 officieren.Zij waren afkomstig van de Franse "Pasteur" waar zij getracht hadden het schip te overmeesteren.
Twee van de officieren, de generaals Schmidt en Von Ravenstein, weigerden hun erewoord te geven, hetgeen flinke problemen voor de bemanning met zich meebracht. Als zij hun erewoord gaven, mochten ze vrij rondlopen, maar deden ze dat niet dan moesten ze in alles bediend worden en moest een Britse arts er aan te pas komen wanneer er iets met een van hen aan de hand was.
De indruk die ze gaven was arrogant. Voor hen was duidelijk dat het niet lang meer zou duren voordat de rollen omgekeerd waren.
Eén van de Duitsers heeft die arrogantie met de dood moeten bekopen toen hij weigerde op te staan.
Deze 2000 Duitsers werden later voor Kaapstad met tenders overgezet op de "Queen Elizabeth", die hen verder naar New York bracht.
Toen de twee schepen op de rede van Kaapstad niet ver van elkaar verwijderd lagen, gaf dat een prachtig beeld. Immers, voor de Britten was de "Nieuw Amsterdam" een kleinere zus van hun "Queen Elizabeth" en in veel opzichten hadden de schepen overeenkomstige uiterlijkheden.
In het blauwe water, waarop door de stijve bries wat witte kopjes verschenen, staken de twee schepen scherp af tegen de achtergrond van de Tafelberg.
Ofschoon Duitsers en Italianen "vijanden" waren, werd er bij de bemanning de nadruk op gelegd dat het passagiers waren.
Die maatschappijdiscipline sprak uit alles. Ondermeer uit het onderhoud en het op tijd varen.
Een Engelse soldaat herinnerde zich dat alles aan boord kraakhelder was, geheel volgens de bekende Hollandse tradities. Geweren niet op dek en kartonnetjes en afval in de bakken!
Desondanks moest men regelmatig het schip geheel laten gassen.
De slechte lucht, de hoge temperaturen, en de grote hoeveelheden mensen aan boord waren een uitstekende broedplaats voor allerlei ongedierte.
Als het schip uitgegast werd, werd gebruik gemaakt van blauwzuurgas, wat door speciale gasploegen in het schip werd gebracht.
Daarvoor werd er nauwlettend op toegezien dat iedereen van boord was, dat alle ramen en deuren goed gesloten en de proviandkasten verzegeld en goed afgedicht achtergelaten werden.
Na ongeveer 48 uur werd het schip dan vrijgegeven waarbij een wachtlopende stuurman met de gasploeg aan boord ging om het schip te inspekteren en de ventilatoren aan te zetten. Na geruime tijd geventileerd te hebben, kon iedereen weer aan boord komen met de kakkerlakken al wachtend op de valreep!

Men kon altijd een beroep op schip en bemanning doen.
Tijdens een dokbeurt in Port Elizabeth in juni 1942 stonden veel dingen op het programma, o.a. zou de machinekamer een goede beurt krijgen.
Voor al het werk was 6 weken uitgetrokken, maar na 12 dagen werd een beroep gedaan op de bereidheid en bekwaamheid van schip en bemanning en vertrok men weer richting Suez.
De naam van de HAL hooghoudend, want "gaan is gaan" en dat betekende ondermeer dat afspraken dan maar afgezegd moesten worden.

Die bekwaamheid komt wel het best tot uiting in het feit dat de "Nieuw Amsterdam" werd aangewezen om de gevluchte Griekse koning en zijn hofhouding in juni 1941 van Suez naar Durban te brengen.
Het was de bedoeling dat de reis gemaakt zou worden aan boord van de "Mauretania", maar dit schip werd door de Grieken afgekeurd, simpelweg omdat het te vuil was.
Onder het gevolg van de Griekse koning bevond zich zijn tante die veel indruk op de dekofficieren maakte vanwege haar grote kennis van de sterren, waarover zij vele feiten wist te vertellen.
In Durban aangekomen kregen enkele officieren een Griekse onderscheiding, hoewel kapitein Bijl zich afvroeg of dat nu allemaal wel zo nodig was, gezien het feit dat de passagiers niet veel anders waren dan de vorige mensen die hij vervoerd had. Bij de uitreiking van de onderscheiding was hij dan ook "ziek" en verscheen de volgende dag met een dikke sjaal op de brug, ondanks de hoge temperatuur!

De Griekse koning en zijn hofhouding ondergaan de traditionele behandeling door Neptunus bij het passeren van de evenaar.



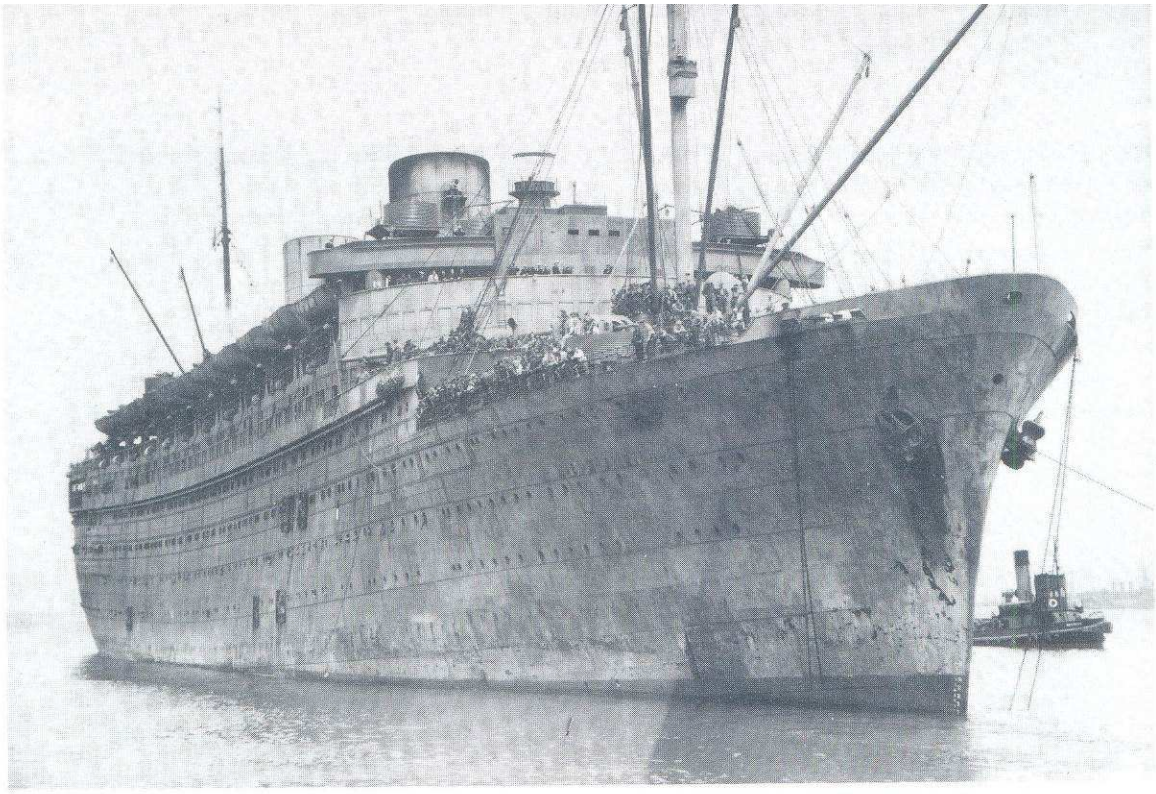
Een flink waterballet maakte deel uit van Neptunus' praktijken!

Naast de Griekse afvaardiging was de bemanning van de gezonken "Georgic", die in Suez gebombardeerd werd, een welkome afwisseling op de "Nieuw Amsterdam".
Later, in februari 1942, werden in Bombay de leden van de bemanning door de officieren van de "Georgic" uitgenodigd voor "tea" in hun hotel.
Op de terugweg van Bombay naar de Rode Zee overleed tijdens een E.H.B.O.-oefening plotseling een steward. Dr.C.H.Rering en zijn ziekenverpleger deden alles om de man te reanimeren, maar zonder resultaat. De overleden steward werd in Suez begraven waar de schreeuwende en gillende Arabieren alle eerbied verloren hadden. Dr.Rering was in Finland met een Nederlandse Rode Kruis expeditie toen de oorlog uitbrak. Uitgeweken naar de Verenigde Staten kwam hij aan boord, omdat de Amerikaanse arts in 1940 niet meer aangemonsterd kon worden daar de V.S. toen nog neutraal waren.
Dr. Rering heeft diverse levens gered onder de bemanning. Tijdens een reis van Durban naar de Rode Zee had een der schrijvers van de Pursersafdeling een operatie ondergaan, en aan een ander lid van die afdeling werd gevraagd bloed voor de schrijver af te staan. De bewuste collega vergat alles even toen hij nog net voor de lunch een borreltje wilde gebruiken, hetgeen door Dr.Rering werd opgemerkt. De reaktie was een ware explosie, maar kwam nog net op tijd!
Anders liep het met een kok van de "Nieuw Amsterdam".
In juni 1941 voer het schip richting Suez toen door een Engelse soldaat een stuk of drie haaien waargenomen werden.
Dit escorte zou een slecht voorteken zijn, vertelde men hem, en een paar dagen later overleed plotseling de kok toen deze ter verkoeling de deur van de koelcel opendeed en hij, door de uit de koelcel komende koude, bevangen werd.
Volgens zeemansgebruik kreeg de kok een zeemansgraf en verdween tevens het "escorte".
Ver van huis moesten op dit Zuidelijk Halfrond lief en leed met elkaar gedeeld worden. De stemming kon en mocht niet leiden tot frustraties, daar men elkaar hard nodig had.

Trouwens, je kon ook niet weg, dus dwarsliggers hadden of kregen het dubbel moeilijk!
Berichten van familie werd in de beginjaren nog via een pater in Turkije naar Suez gezonden, maar later verdween ook deze mogelijkheid.
Het werk raakte afgestompt en kontakt met anderen had men weinig.
Moeilijke tijden als je daar niet tegen kon!
Regelmatig kon je wel met verlof. De collegialiteit onderling zorgde ervoor dat men de tijd kreeg om in Zuid-Afrika geldzaken etc. te regelen en er even uit de sleur te stappen.

Gedurende de periode tot januari 1943 werd het schip herhaalde malen verbouwd en kreeg het een aanzienlijke bewapening.
Het vreemdste wapen was echter een tweede hands naaimachine die door een van de machinisten in Kaapstad gekocht was.
In het begin werd er hard om gelachen maar bij nader inzien werd het ding zeer populair en werd er een soort club gevormd die opgehoopt, stuk goed te lijf ging!
Vertrokken uit Durban op haar laatste reis naar Suez werden daar op 31 januari 1943 ruim 6000 Australiërs ingescheept.
Deze keer ging de reis niet terug naar de bekende Afrikaanse haven, maar was de eindbestemming het thuisland Australië, vanaf Perim Island in konvooi met de "Queen Mary", "Ile de France" en "Aquitania", onder de codenaam "Pamphlet".
Het escorte was zwaar, bestaande uit HMS "Devonshire", 6 torpedojagers en de tot hulpkruiser omgebouwde "Queen of Bermuda".
De oversteek was lang en zou zeker grote problemen gegeven hebben indien niet halverwege kon worden gebunkerd. De lange haal naar Fremantle besloeg niet minder dan ruim 6300 zeemijlen en schepen als de "Queen Mary" zouden midden op de Indische Oceaan volledig stil komen te liggen wegens gebrek aan olie.
Nu hadden de Britten op het gebied van het organiseren van bunkermogelijkheden midden in een oceaan al enige ervaring opgedaan toen onder meer de "Queen Elizabeth" haar oversteek over de Pacific had moeten maken van Sydney op weg naar San Fransisco, in 1942.
Nuka Hiva, deel van de Marguesas Eilanden, werd daarbij aangelopen, waar tot verbazing van de bemanning een tanker met olie en water arriveerde, die van de andere kant van de wereld naar deze atol was gedirigeerd!
Eenzelfde operatie zou met "Pamphlet" moeten plaats vinden en de meest geschikte plaats hiervoor was Addu Atoll, in de Maldiven Eilandengroep.
Op weg daar naar toe sprak de verveling boekdelen. De Australiërs waren nog steeds in een enigszins schietgrage stemming, hetgeen tot een "uitbarsting" kwam toen enkelen van hen achter een opgestelde Oerlikon sprongen en druk op overvliegende meeuwen begonnen te schieten!

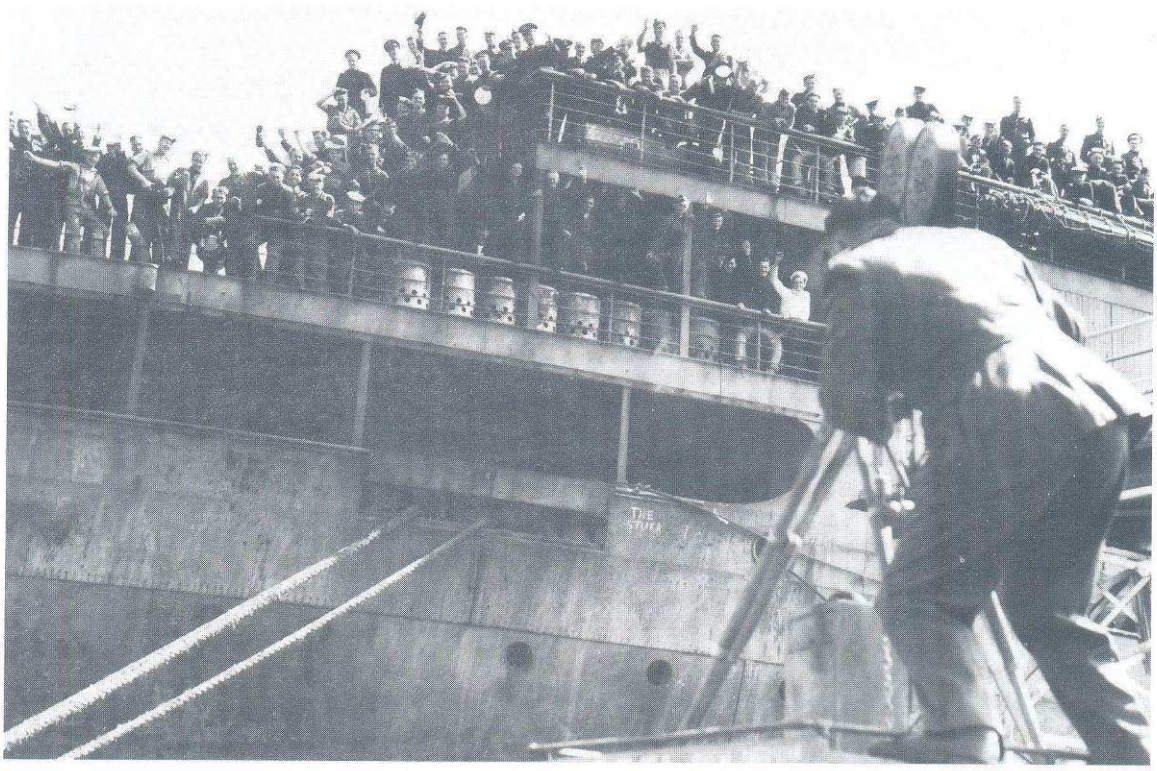
Bij het aanlopen van het atol werd elk schip één voor één door Britse navigatieofficieren naar binnen geloodst en kon men gaan werken aan de inname van olie, water en proviand, welke aangevoerd waren door reeds gereedliggende tankers en bevoorradingsschepen.
Voor eventuele gewonden en/of zieken lag er ook een hospitaalschip klaar.
De hele operatie was binnen een dag geklaard waarna het konvooi één voor één het atol uitgeleid werd.
De waardering voor deze organisatie was groot, maar werd nog groter toen later in het tweede deel van de reis het escorte werd uitgebreid met Hollandse schepen, en wel HM "Tromp", "Jacob van Heemskerk", "Van Galen" en weer wat later ook HM "Tjerk Hiddes".
Op 18 februari werd Fremantle bereikt en de eerste indruk was dat de stad behoorlijk onder de oorlog had geleden.



25 Februari 1943: Vol met terugkerende Australiërs van de 9e Divisie arriveert de "NIEUW AMSTERDAM" te Melbourne.

De fleur van 2 jaar terug was helemaal weg en de geest van de soldaten die terugkeerden en in Fremantle van boord gingen, was lang zo opgewekt niet meer.
Zij hadden teveel meegemaakt.
Omdat de aankomst van het konvooi zo geheim mogelijk diende te worden gehouden, waren er deze keer niet de overvolle kades met bands die muziek speelden, noch het gejuich van familieleden die de thuiskomers stonden op te wachten.
De volgende dag kwamen 517 man van de "Queen of Bermuda" aan boord die de reis naar Melbourne zouden meemaken, waarna koers gezet werd naar de eindbestemming, Wellington.

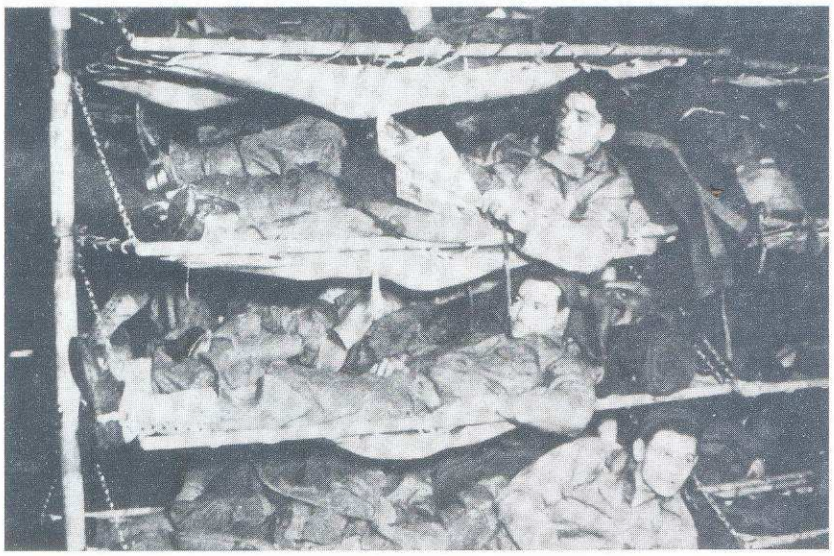
Op thuisreis naar Melbourne, onder een stralende zon, genieten ANZAC-troepen van een welverdiende rust op het Upper Promenadedek.
Foto is genomen vanaf het Sundek, boven de Veranda van de Ritz Carlton, aan stuurboordzij. Let op het grote aantal vlotten welke gedurende de gehele oorlogsperiode als extra reddingsmateriaal aan boord waren. Februari 1943.



Een reporter filmt het vertrek van het schip naar Wellington.

Nog diezelfde dag vertrok de "Nieuw Amsterdam" vandaar voor haar eerste oversteek over de Pacific, begeleid tot de volgende ochtend door USS"Grayson". Vanaf dat moment moest alleen worden gevaren, voor een periode van ruim elf dagen, met bestemming San Fransisco.
Op deze overtocht bleek dat de controle op de posities van het schip, die nu in handen lag van de Amerikanen, bij lange na niet zo goed in elkaar stak als bij de Britten, toen het schip langs de Afrikaanse kust voer.
Waarschuwingen over posities van vijandelijke schepen kwamen soms veel te laat binnen en de aangekondigde luchtescortes waren soms in het geheel niet te zien.
Dat leverde toch wel wat spanning op, want de bemanning moest zich, gezien de afstand van bijna 6000 mijl, houden aan de kortst mogelijke route. Uitwijken voor een eventuele aanval kon niet om reden dat men dan teveel olie ging verbruiken.
Deze slechte organisatie werd de Amerikanen dan ook niet in dank afgenomen en groot was de opluchting toen het schip veilig de Amerikaanse westkust bereikte.
Het schip onderging hier een grote dokbeurt voor onderhoud, reparatie en verbouwingen en voor de bemanning stonden enkele aktiviteiten op het programma, georganiseerd door de HAL.
Alle houten kooien (bunks) werden verwijderd en in de plaats daarvan kwamen nu "standees", een soort stretcher bestaande uit canvas dat vastgemaakt was aan een buizenframe, die, op hun beurt, weer aan een kant scharnierend werden bevestigd aan stalen pijpen.
Het was nu mogelijk de ruimte nog nuttiger te besteden. Meerdere standees konden boven elkaar worden gezet waardoor soms 7 man boven elkaar sliepen, zoals in de Ritz Carlton Room.
Als de ruimte moest worden schoongemaakt, werden de standees opgeklapt en vastgezet, waardoor de schoonmaakdienst meer ruimte kreeg.

Een ander groot voordeel was natuurlijk dat insekten etc. nu veel minder voorkwamen dan in de tijd van de houten "bunks".

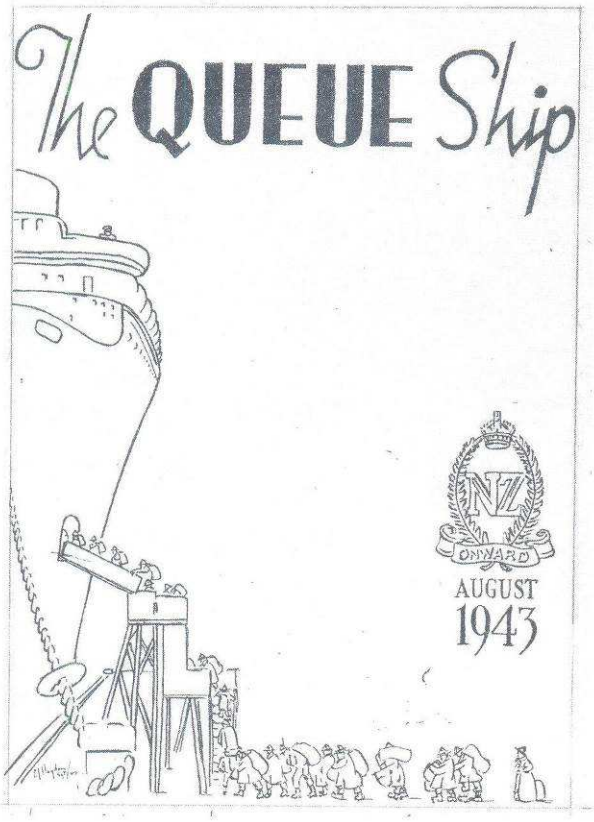


"Standees" – van de nood een deugd maken!

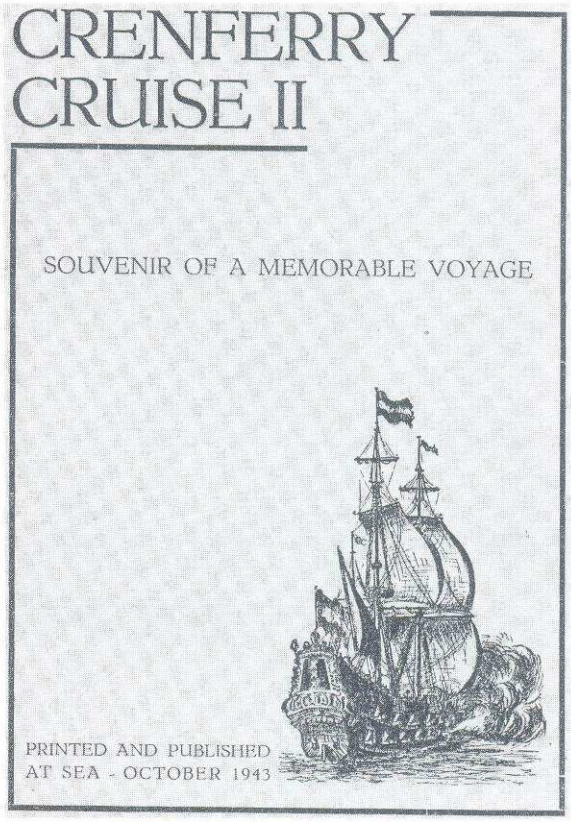
Om de alweer vergrote capaciteit goed te kunnen provianderen, werd in ruim 4 een deur gemaakt en diende dit nu als opslag voor droge proviand.

Het hele schip kreeg een nieuwe grijze kleur en de bewapening werd aanzienlijk uitgebreid, o.a. door het plaatsen van munitiekamers. In totaal besloeg het geschut van de "Nieuw Amsterdam" nu 27 stukken!

Na de dokbeurt vertrok de "Nieuw Amsterdam" met een totaal van 6649 Amerikanen richting Suez, via Wellington en Colombo, waar 3000 soldaten van boord gingen.
De overigen gingen van Suez naar Europa voor de bevrijding van Italië.
Kort na vertrek uit San Fransisco droeg de bemanning haar witte uniform met korte broek. Dat vonden de Amerikanen maar heel vreemd en staken hun mening dan ook niet onder stoelen of banken. Het leuke was wel dat de volgende dag alle Amerikaanse lange broeken veranderd werden tot korte broek met behulp van een schaar of mes!
Onder de Amerikanen bevonden zich 62 verpleegsters die apart werden ondergebracht en onder voortdurend toezicht van de Amerikaanse MP stonden. Kontakt met vrouwen was verboden!
Op de terugweg naar Nieuw Zeeland verongelukten enkele van de Nieuw Zeelandse soldaten tijdens hun uitgaansverlof in Fremantle. Na 3 jaar van huis te zijn geweest, vonden velen dit een erg trieste gebeurtenis.
Hoe de twintig "Kiwi's" (zoals de Nieuw Zeelandse soldaten ook wel eens genoemd werden) die de boot misten ooit in Nieuw Zeeland zijn aangekomen, is nooit bekend geworden!
Via een korte stop in Hobart, Tasmanië, om bij te bunkeren daar de olie in Nieuw Zeeland stukken duurder was, werd vervolgens Wellington weer aangelopen en teruggekeerd naar Suez.
Even keerde de "Nieuw Amsterdam" terug aan de oostkust van Afrika.
In Massawa, een snikhete plaats in Eritrea, kwamen enkele Amerikanen aan boord die in de vliegtuigfabriek van Douglas, in dat land, hadden gewerkt. Het was daar zó warm dat men aanwijzingen kreeg niet teveel te drinken, omdat er op andere schepen mensen aan de gevolgen van overmatig drinken waren overleden.



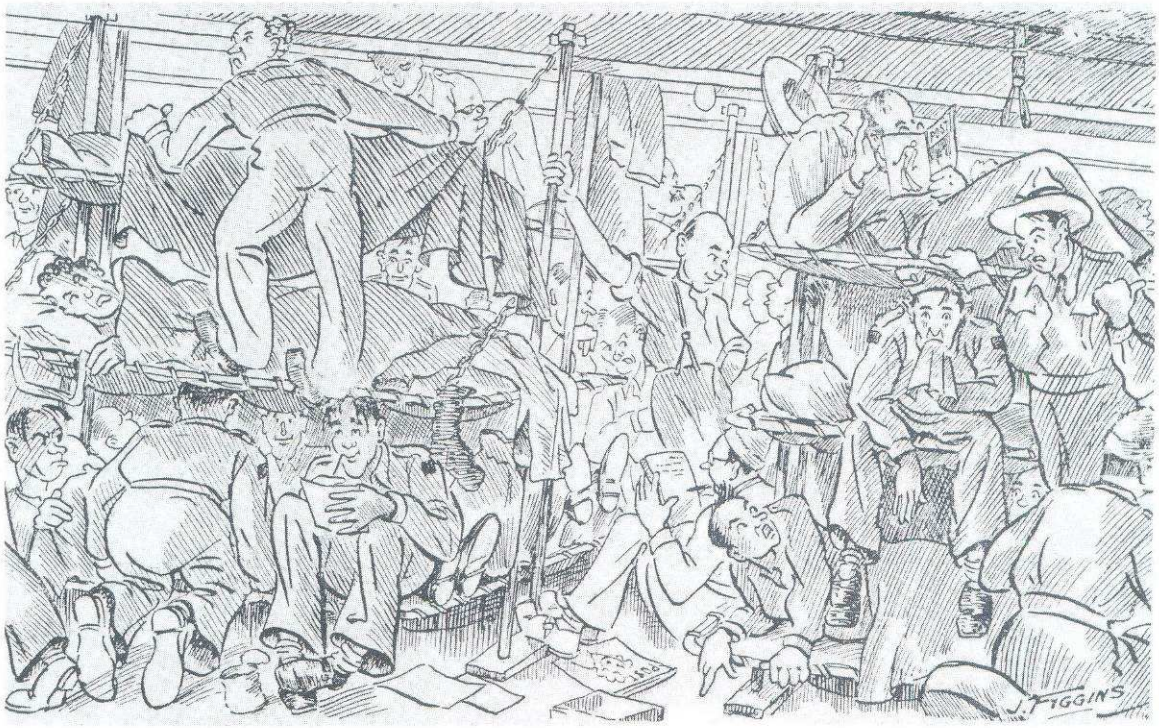
"The Queue Ship" werd gedrukt tijdens de reis van Wellington naar Suez – 23/7-18/8 1943.



"Crenferry II" dateert van de reis Wellington-San Fransisco welke plaatsvond van 4-16 oktober 1943. De naam Crennan komt van de Officer in Command aan boord.

Via Durban en Melbourne werd weer koers gezet naar Wellington waarna voor de tweede keer de Pacific overgestoken werd, richting San Fransisco, om daar op 16 oktober te arriveren.
Opnieuw dokken en gassen en tijdens dit gassen vond een aardbeving plaats.
Aan land werd deze aardbeving als een lichte ervaren, maar bij de dienstdoende stuurman van de wacht, die zich in een kantoortje aan de wal, vlakbij het schip, bevond, schoot de angst er goed in toen hij het schip hevig heen en weer zag bewegen en de trossen hoorde spannen, zodat het ernaar uitzag dat die zouden breken en dat het schip los zou slaan en op drift zou raken.

Tijdens deze dokbeurt die 14 dagen duurde, werd de accommodatie uitgebreid tot meer dan 8000 man, waarna een rondreis naar Wellington en Sydney volgde.
Ook de Australische haven was in de afgelopen drie jaar niet in haar voordeel veranderd.
Bij terugkeer in San Fransisco werden gewonde Amerikanen ontscheept en werd gedokt voor een flinke onderhoudsbeurt, waar met name de problemen aan het achterschip zouden worden aangepakt.
Reeds kort na haar indiensttreding werd duidelijk dat er in de romp een zwakke plek zat, en wel ter hoogte van het achterpiekschot, waar lekkage optrad en scheuren zichtbaar werden.
Verschillende dokbeurten voor en tijdens de oorlogsperiode hadden dit probleem niet voldoende kunnen verhelpen, maar de oorzaak was zo langzamerhand wel bekend geworden.
Die moest men zoeken in de asbroeken.



De behuizing in een troepenschip. Niet bepaald een lolletje!

Tijdens het draaien van de schroeven traden trillingen op die zich een weg in het achterschip zochten, waardoor delen van de constructie los kwamen te zitten.
Het duidelijkst waren de trillingen merkbaar in de tweede schoorsteen. Bij volle kracht en bij achteruitslaan stond die altijd te trillen en rondom de schoorsteen vertoonde het dek een aantal scheuren.
Tijdens de twee bezoeken aan Hobart werd beide keren door het begeleidend escorte een groot object onder water opgemerkt en moest alles worden bijgezet om veilig de haven te bereiken. Terwijl dieptebommen werden afgeworpen, liep het schip zo hard (ongeveer 23 mijl!) dat de beide schoorstenen duidelijk zichtbaar gingen schudden en men vreesde dat bij het blijven varen met deze snelheid tenminste de achterste schoorsteen in zijn geheel naar beneden zou komen.
Tot veler geluk bleek "het object" een wrak te zijn, maar van die stelling kon men bij de tweede keer dat men Hobart aanliep en men wéér een peiling ontving, niet uitgaan!

De dokbeurt in het voorjaar van 1943 te San Fransisco , waarbij een deel van het schot was vernieuwd en de constructie versterkt, leek afdoende te zijn, maar de vreugde duurde slechts kort.
Er traden weer scheuren op en wel in het brilstuk, zowel aan stuurboord- als aan bakboordzij.
De HAL stond voor een vraagstuk.
Volledige vervanging van de gietstalen brilstukken zou teveel tijd in beslag nemen en vanwege de oorlogssituatie kon men zich dat niet veroorloven.
Een tijdelijke oplossing werd gevonden in het aanbrengen van stutten vanaf de brilstukken naar de kiel.
Alles werd van te voren goed gepland, zodat de uiteindelijke operatie niet meer dan 15 dagen zou duren.

Lloyds, Londen, maakte de tekeningen en in Amerika zouden de stutten worden besteld. Gedurende deze dokbeurt moest worden verstoomd naar het marinedok in San Pedro, alwaar de stutten ter langsscheepse versterking van de asbroeken werden aangebracht. Toen de "Nieuw Amsterdam" weer terug voer naar San Fransisco werd al duidelijk dat deze oplossing de trillingen sterk verminderde, en tijdens een controle, 10 maanden later in Boston, kon men nog steeds tevreden zijn over het resultaat.

Het jaar 1944 begon met een reis naar Auckland, N.Z. met aan boord meer dan 8000 Amerikanen, waarna men weer naar Sydney ging.
Ondertussen was men in Europa al geruime tijd bezig met de opbouw van de troepenmacht voor de invasie van West Europa.
Meer dan 1 miljoen Amerikaanse soldaten waren er al en 3 miljoen had men voor deze operatie nodig, dus het zat er dik in dat ook de "Nieuw Amsterdam" gebruikt zou gaan worden om enorme aantallen Amerikanen over de Atlantische Oceaan te verschepen.
Natuurlijk protesteerde de HAL ook nu weer tegen de reeds tussen de Nederlandse- en Britse regering genomen beslissing het schip via Melbourne, Durban, Kaapstad en Freetown naar Schotland te laten komen om haar Noord-Atlantische oorlogstaak te beginnen, maar ook deze keer haalde het protest niet veel uit.
Dus vertrok de "Nieuw Amsterdam" op 27 januari 1944 uit Sydney richting Europa met wat leden van de Australische Airforce aan boord. Ook in Melbourne werden nog wat Aussies ingescheept.
De aankomst in Durban bracht nog een spektakel teweeg.
Een dag voor het aanlopen van deze haven zag een deserteur kans om via een patrijspoort te ontsnappen.
De man moet op de hoogte zijn geweest van de bestemming, de afstand tot de kust en de snelheid van het schip, want de bemanning heeft nagegaan waarom de man juist op het door hem gekozen tijdstip het schip verlaten had.
Op het bewuste moment was het schip nog een dag varen van de Afrikaanse kust verwijderd.

Dat kwam omdat men een routewijziging had ontvangen in verband met de mogelijke aanwezigheid van de reeds eerder genoemde Japanse kamikaze motorboten.
Zodoende duurde de geplande reis een dag langer.
Was die waarschuwing er niet geweest, dan had de "Nieuw Amsterdam" op het tijdstip dat de man van boord ging, zich slechts één mijl uit de kust bevonden en had hij een goede kans gehad de kust veilig te bereiken, hoewel er toen ook regelmatig zwemmers door haaien waren aangevallen!
Al voordat Freetown werd bereikt, waar o. a. 600 Poolse vrouwen aan boord kwamen, was het voor de bemanning geen raadsel meer wat er met het schip ging gebeuren, maar over de manier waarop wist men niets.
Het varen met troepen over de Atlantische Oceaan zou 12 rondreizen in beslag nemen.
Als havens kwamen Halifax en New York op het programma te staan, terwijl Gourock in Schotland, voorlopig de Europese haven werd.
Eén keer in deze periode deed het schip Liverpool aan en werd er ook een reis naar Kaapstad gemaakt.

Varen onder de wapenen (3)

Troepen voor Europa

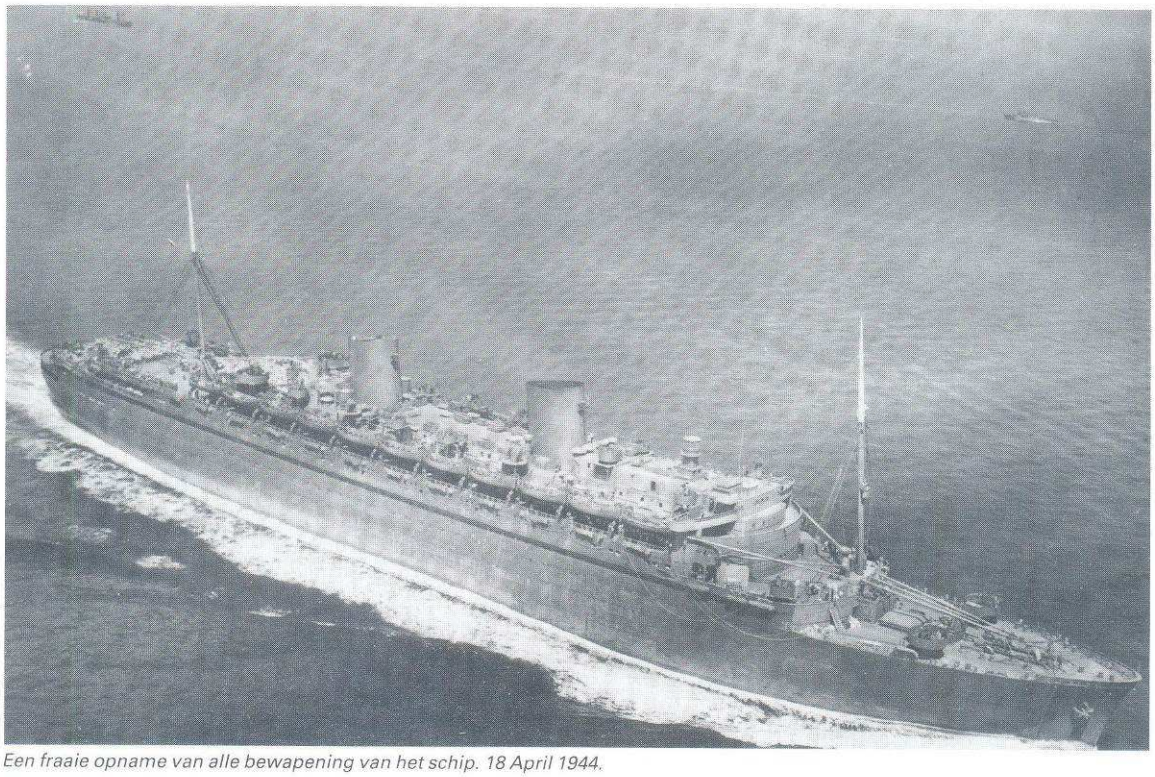
Om zoveel mogelijk soldaten in een keer over te zetten werd besloten de capaciteit in de zomermaanden van 1944 uit te breiden met een serie hangmatten welke op het Promenadedek werden geïnstalleerd.
De temperatuur op de "Atlantic" was zodanig dat slapen in deze matten gedurende die tijd van het jaar verantwoord was en ook de weergoden lieten zo'n uitbreiding toe.
Op die manier kon het aantal personen dat op de "Nieuw Amsterdam" vervoerd werd oplopen tot bijna 10.000 (inclusief bemanning, Permanent Staff, Medical Staff en Gun Crew).
Maar tijdens een van deze zomerse reizen naar Engeland sloegen tijdens hooglopende zeeën de ruiten van het Promenadedek kapot, waardoor veel Amerikanen flinke verwondingen in het gezicht opliepen door rondvliegend glas.
Door het water en het bloed gaf dit een gruwelijk beeld dat de schade erger deed lijken dan het gelukkig was.

Die uitbreiding van troepen bracht opnieuw gevolgen voor de stabiliteit van het schip.
Die stabiliteit heeft bij elke verandering op, in of aan het schip een belangrijke rol gespeeld, alsmede het gebruik van olie en water etc.
Elke dag werden die berekend, maar zeker voor de reizen op de Atlantische Oceaan, waar men zeer slecht weer kon verwachten en waar zich veel oorlogsaktiviteit bevond, was de aandacht voor de stabiliteit extra scherp.
Het gebruik van olie en water werd voor elk gesteld op 220 ton per dag (440 ton totaal) hetgeen het centrum van zwaartekracht (ook bekend onder G) 2,5 centimeter omhoog bracht, met een totaal van ongeveer 15 centimeter per reis, bij volle kracht. Tel daarbij op de invloed die alle bewapening, ammunitiebergplaatsen op dek, de degaussingkabels, de extra vlotten, het cement van het brughuis etc. met zich meebrachten, alsmede het totale gewicht van de troepen die zich bij een sloepenrol naar boven moesten begeven, en men begrijpt dat aan het eind van de reis, wanneer het schip lege bunkers had, het G-punt erg hoog lag.
Eens bij aankomst in Wellington, N.Z., na een 12-daagse reis in november 1943, lag het schip erg "rank" op het water. Aan boord bevonden zich Amerikaanse troepen voor de oorlog in de Pacific. Nieuwsgierig naar wat er in Wellington te zien was, liepen vele soldaten naar die zijde van het schip waarmee zij tegen de kade zou worden afgemeerd.
Onmiddellijk maakte de "Nieuw Amsterdam" een flinke slagzij, waarop kapitein Barendse het sein voor sloepenrol liet blazen zodat de soldaten zich over het schip verdeelden en alles weer in evenwicht kwam.

Bij hard aan boord geven van het roer aan het eind van een reis kon het schip gevaarlijk gaan overhellen en om dit overhellen in geval van uiterste nood enigszins tegen te gaan, kon de "Nieuw Amsterdam" haar inmiddels lege zoetwater- en olietanks vol laten lopen met zeewater, maar gezien het feit dat hierna reiniging van de tanks een langdurige kwestie was, werd deze maatregel niet snel gehanteerd.
De "Nieuw Amsterdam" heeft er nooit een beroep op hoeven doen.

Een ander punt dat zorgen baarde, was de voorziening van voldoende reddingsmaterialen aan boord.

De "Nieuw Amsterdam" kon plaats bieden aan 1946 personen in de 22 reddingsboten, maar vervoerde nu in totaal soms 5 × dit aantal mensen!
Om iedereen toch een kans te geven, werd het reddingsmateriaal gedurende de oorlogsjaren steeds aangevuld met vlotten, welke opgestapeld stonden en snel overboord konden worden gezet.
Maar ondanks al deze voorzorgsmaatregelen zou het verlies aan mensenlevens enorm zijn geweest, mocht het schip bijvoorbeeld geraakt worden tijdens een aanval in minder gunstige omstandigheden. Tijdens slecht weer spoelden deze vlotten regelmatig nog van boord ook!



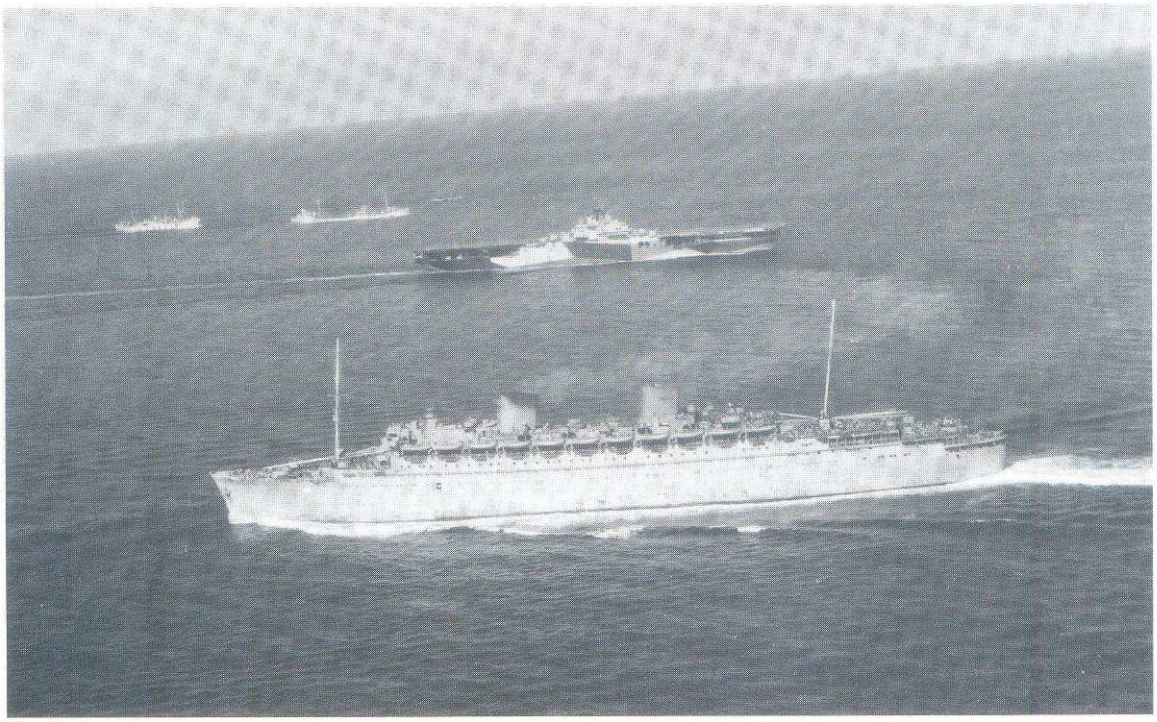
Een fraaie opname van alle bewapening van het schip. 18 April 1944.

Natuurlijk had iedereen een zwemvest. In die tijd was dat het beroemde "Mae West-pak", wat altijd meegedragen moest worden.
Daar stond een strenge controle op, want als je het vest vergeten was bij het aan tafel gaan bijvoorbeeld, dan moest je het voor die keer zonder eten stellen!

Elke dag werden sloepenrollen gehouden. Op het geluid van de alarmbel moest men zich dan naar het Upper Promenadedek begeven. Het doel van deze oefeningen was om tijdens een aanval, wanneer de lichten uit zouden zijn, iedereen in staat te stellen zich een weg naar de verzamelstations te vinden.
Niet in alle delen van het schip ging dat even gemakkelijk, met name op het B- en C-dek "achteruit" was dat moeilijk. De wirwar van smalle gangen etc. speelde daarbij een grote rol.
De soldaten hadden echter snel in de gaten dat de bemanning in dit deel van het schip vaak gebruik maakte van de waterdichte deuren, als er een inspektie gehouden werd of bij brandblus- en Sprinkler controles, en na de handeling die voor het openen en sluiten verricht werden goed te hebben geobserveerd, duurde het niet lang of de soldaten maakten zelf de deuren open om zich sneller een weg door het schip te verschaffen, hetgeen door de wachtlopende stuurlieden op de brug niet onopgemerkt bleef, daar er bij

het openen en sluiten van een deur op het paneel van de waterdichte deuren een lampje ging branden!
Eén keer is zo'n handeling verkeerd uitgevoerd, waardoor een Canadees, op terugtocht naar Halifax na de oorlog, beklemd raakte en dodelijk verongelukte, enkele uren voordat afgemeerd zou worden.

Om het schip veilig de Oceaan over te sturen werd de route vantevoren precies uitgestippeld door de Britse Admiraliteit en de Amerikaanse Marine.



Een zeldzame ontmoeting met een konvooi, begeleid door o.a. USS "Remington". 24 September 1944.

Twee uur voor vertrek gingen de kapitein, de radio-officier en de decoderingsofficier naar de wal om daar de route te vernemen, alsmede de laatste gegevens omtrent de plaatsen waar zich U-boot concentraties ophielden, de posities van ijsbergen en die van konvooien etc. benevens de te varen snelheid en het zig-zag programma.
Men kreeg de laatste decoderingsboeken mee en tevens instrukties hoe men radio-stilte moest onderbreken, mocht dit nodig zijn.
Normaal gesproken werd gedurende de reis minstens één keer van route veranderd. Het schip werd dan opgeroepen en gewezen op het feit dat men een gevaarlijke situatie naderde of dat men te dicht in de buurt van een konvooi kwam etc.
Dit alles werd bekend gemaakt middels speciale codes welke ontcijferd werden door vaste decoderingsploegen, waarbij de Britse W.R.N.S. een belangrijke plaats innamen.
Daarvóór werd dit werk door stuurlieden en telegrafisten zelf gedaan, die dan soms meer dan 2 of 3 uur extra per dag nodig hadden om dit te klaren.
Vooral in het begin van de oorlog kon dit nog wel, omdat de intensiteit van het scheepvaartverkeer minder was dan bijvoorbeeld op de Atlantische Oceaan, en ook omdat de frekwentie waarmede de decoderingsboeken wisselden veel lager was, en men te lang van "huis" bleef gedurende een reis.
Maar in het tweede oorlogsjaar, toen de gevechtstonelen zich uitbreidden door deelname van Japan, werd dit werk een te zware belasting voor de bemanning, en kreeg men de hulp van de decoderingsploeg.

Een strikte radio-stilte diende in acht te worden genomen. Ook mocht men niet ingaan op noodsignalen van andere schepen, ondanks de grote verliezen die er misschien bij betrokken waren.
Radio-stilte mocht slechts worden onderbroken wanneer het schip meer dan een uur afweek van de positie waarop het zich moest bevinden als de Admiraliteit haar voor het controleren hiervan opriep.

Regelmatig werd de "Nieuw Amsterdam" ook op een noordelijke route gestuurd. In de zomer van 1944 was dat voor de bemanning en de kanonniers niet zo'n leuke ervaring. Men moest richting Cape Farewell en omdat het daar 24 uur per dag licht was, vanwege de tijd in het jaar en de positie vlakbij de Noordpool, was er die gehele dag groot alarm en "Action Stations" voor de "Gun Crew" van een 1/2 uur voor zonsopkomst tot een 1/2 uur na zonsondergang.
U-boten konden bij de laagstaande zon uitstekend gebruik maken van het feit dat men aan boord van de "Nieuw Amsterdam" verblind zou worden als men tegen de zon in zou moeten kijken.
Zodoende kon een U-boot niet worden opgemerkt en voelde men zich een zogenaamde "sitting-duck"!
Wachtposities werden verdubbeld, met name bij de uitkijkposten.

Een enkele maal werd zij naar de Bermuda's gestuurd om een aanval van een "Wolf-pack" te voorkomen.

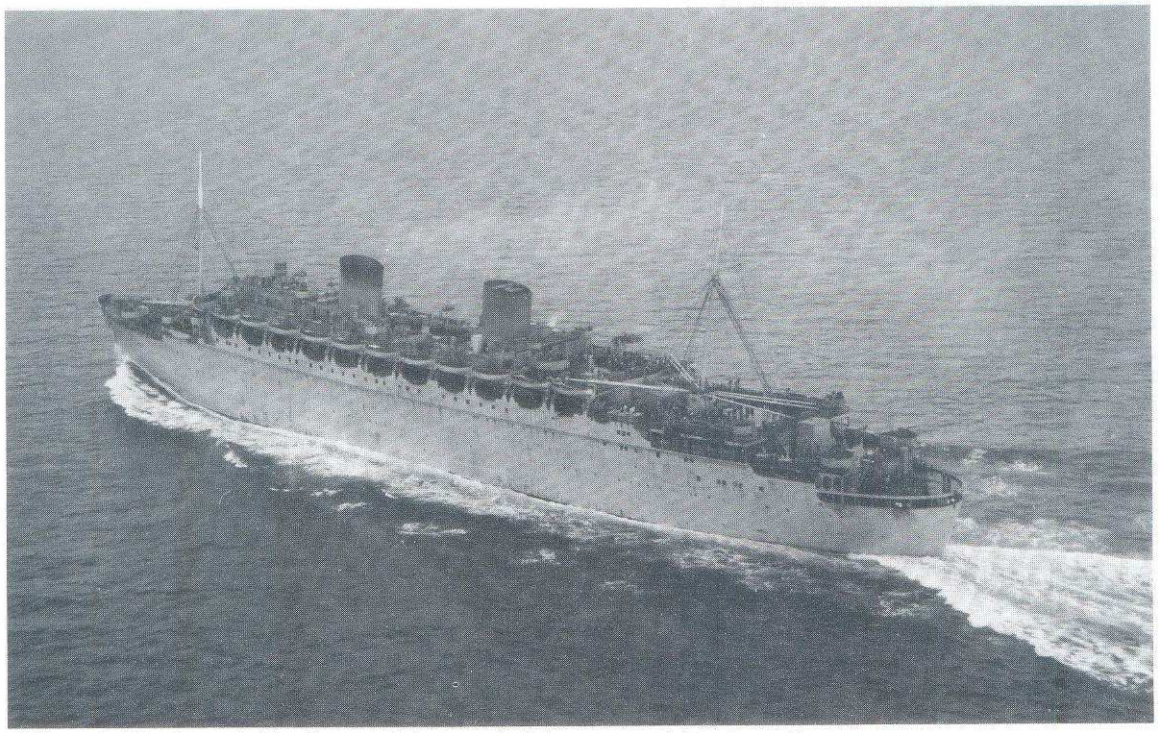
Gedurende de reis werd gevaren volgens een zig-zag patroon. Men had verschillende patronen welke in een boek stonden, uitgegeven door de Britse Marine.
Op de brug bevond zich een zig-zag klok met daarnaast een bord waarop het patroon, de koers, de roerwijzigingen en de tijden waarop de koersen gestuurd moesten worden, stonden.
Als de klok afliep, moest worden overgegaan tot het sturen van het volgende onderdeel van het patroon en vervolgens liep de klok door tot er weer een palletje kwam waardoor de klok dus weer afliep en men de koers opnieuw verlegde etc. etc.
Naarmate men in gevaarlijker water kwam, werd het patroon vaak gecompliceerder en stuurde men soms koersen die 70 graden afweken van de rechte lijn!
De roerganger moest bij het horen van de bel vragen: "Kan ik.....sturen?", maar de ervaring leerde al snel dat, voordat hij deze woorden geuit had, hij te horen kreeg: "Ga je gang maar!"
Hoewel in deze omstandigheden de automatische piloot niet gebruikt kon worden, werd zij toch elke dag 1/2 uur op haar werking getest om vastzitten te voorkomen.
Bij het wijzigen van koersen gedurende de nacht werd gelijk roet afgeblazen, hetgeen overdag te gevaarlijk was met het oog te kunnen worden opgemerkt.

Bij slechte weersomstandigheden stuurde men het patroon zo lang men dat wenselijk achtte.
Ook werd de snelheid afgestemd om onnodige schade te voorkomen. Immers, een U-boot had het in die omstandigheden ook niet makkelijk!

Bij een zware storm op weg naar Halifax in februari 1945 leed het schip tamelijk veel schade waarbij ondermeer relingen werden ontzet en de voorste twee 3" luchtafweergeschutsplaatsen flink werden ingedeukt en ruiten werden ingeslagen, zonder dat zich persoonlijke ongelukken voordeden.
Overigens werd in zwaar weer ook overgegaan tot het voeren van gedimde navigatielichten, ook al weer om aanvaringen te voorkomen!

Om een U-boot niet de kans te geven het patroon te berekenen en zodoende een kans te bieden een goede positie in te nemen om het schip aan te vallen, werden er op een reis verschillende zig-zag patronen gebruikt.

Om de veiligheid van het schip te vergroten, werd in 1942 in Durban een radarinstallatie geplaatst welke bemand werd door personeel van de Britse Marine.
Die radartoren was zeer geheim. Niemand mocht erin, behalve haar bemanning.
Een groene "pip" op een scherm gaf de positie van een peiling aan, welke dan doorgebeld werd naar de brug.
Het juist bepalen van die positie leverde bij de stuurlieden nogal eens wat consternatie op, want een peiling gemeld als ROOD 40 betekende 40 graden bakboord van de koers.
Maar wat was de koers van het schip als men in zig-zag voer??
Daarbij kwam nog dat men op de brug regelmatig bemerkte dat de "vijand" een regenbui was!

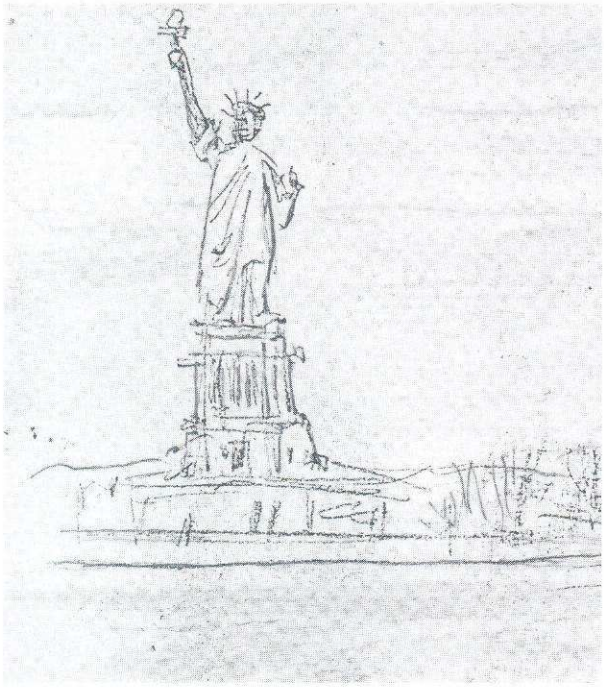


Alléén op de Atlantic met de 21-mijls-vaart als beste verdediging voor een duikbootaanval!

Aan het eind van de reis, dichter bij de kust, werd het gevaar voor U-boten steeds groter.
Vandaar dat de "Nieuw Amsterdam" tijdens de Noord-Atlantische periode altijd voorzien werd van escortes, zowel ter zee als in de lucht, en zowel bij het aanlopen van een haven als bij het vertrek.
Tot ongeveer 150 mijl buiten Ierland kreeg zij marine-escortes en daarna namen de vliegtuigen het over voor nog eens 450 mijl.
Een "Goodbye, goede reis!" was het laatste direkte kontakt met de rest van de wereld en voor de volgende twee dagen werd zij aan haar lot overgelaten.
Op zo'n 600 mijl voor de Amerikaans/Canadese kust verschenen dan de eerste vliegtuigen weer die later werden bijgestaan door schepen.
U-boten werden namelijk ook regelmatig voor de Amerikaanse kust gesignaleerd, zodat ook daar escortes dringend nodig waren.
De vliegtuigen hebben het schip soms grote diensten bewezen. Zij waren in staat 20 tot 30 meter onder water te kijken en konden over een afstand van 50 mijl opgeroepen worden.

Tijdens de overtocht van Gourock naar Halifax werd op Kerstdag 1944 vlak voor de Canadese kust een U-boot door zo'n escorte-vliegtuig ontdekt.
De piloot gaf daarop onmiddellijk de positie van de Duitser door aan de begeleidende marineschepen die dieptebommen begonnen af te werpen.
Op de "Nieuw Amsterdam" klonken de trillingen van de explosies tot in de kleinste ruimten door en er moest hard gevaren worden.
Uit het naar boven komen van hout en olie werd de conclusie getrokken dat de U-boot was geraakt, maar het ziet ernaar uit dat de "Nieuw Amsterdam" ontsnapt is aan een "Wolf-pack", omdat er later die dag een torpedojager van het escorte werd getorpedeerd.

De Noordatlantische reizen luidden ook een heel andere benadering van het schip door de legerautoriteiten in.
Nu kwam er ineens een zogenaamde "Advance Party" aan boord die alles inspekteerde en ervoor zorgde dat het embarkeren van troepen ordelijk en snel verliep.
In de eerste jaren van de oorlog duurde het verblijf in havens aanzienlijk langer.
Nu stond alles klaar. Tot in de kleinste details was alles geregeld en zodoende kon de wachttijd bekort worden tot slechts enkele dagen.
Als ze aan boord kwamen, kreeg elke soldaat een kaartje met daarop zijn "hutnummer" en de tijden waarop hij kon eten.
Als men goed en wel met het schip bekend was geraakt, was voor velen het vertrek een emotioneel moment, met name het passeren van het Vrijheidsbeeld in New York.



Veel soldaten vroegen zich bij het passeren van het Vrijheidsbeeld af wanneer en hoe zij haar wéér zouden zien.

Meestal ging men vol goede moed de Duitsers wel eens een lesje leren, maar de gezichten van hen die later als gewonden weer terugkeerden, spraken, volgens de bemanning, boekdelen.
Eén ding moest een soldaat goed onthouden: Je moest niet overboord zien te slaan, want dat zou direkt je leven kosten!
Stoppen was er niet bij. Dat was te gevaarlijk en men had er geen tijd voor!

Daarnaast kregen de troepen direkt te horen wat wel en niet mocht aan boord.
Zo mocht er niet gerookt worden in de verblijven en gangen en was het gebruik van obscene taal eveneens niet wenselijk, alsmede gokken!
Maar bovenal gold voor de Amerikanen: Dit is een DROOG schip! Er wordt geen alcohol geschonken.
Voor de bemanning ook wel eens moeilijk, want die vielen buiten deze regeling.
Geen wonder, dat een deel van de bemanning razend populair bij de soldaten was!
De Nederlanders stuurden vaak een bediende naar de bar waardoor zij het risico vermeden dat de soldaten hen door het schip zouden zien gaan met "een biertje" in de hand, hetgeen absoluut niet was toegestaan.
Direkt na vertrek werd eveneens een begin gemaakt met het eindeloos herhalen van de "drills", zoals luchtaanval- en sloepenrollen.

EMERGENCY STATIONS.
CONTINUOUS ringing of gongs. This DOES NOT MEAN ABANDON SHIP, but all men who are not on important duties, such as guns' crews and fire fighting, will proceed to lower boats to Embarkation Deck if boats are not already there.

ABANDON SHIP.
SEVEN OR MORE SHORT BLASTS FOLLOWED BY ONE LONG BLAST ON STEAM WHISTLE. By loud speaker or megaphone along Upper Decks. This means all abandon ship except guns' crews, who will remain and fight, and ultimately use the rafts provided for them.

MASTER.

Enkele instrukties in geval van noodsituaties.

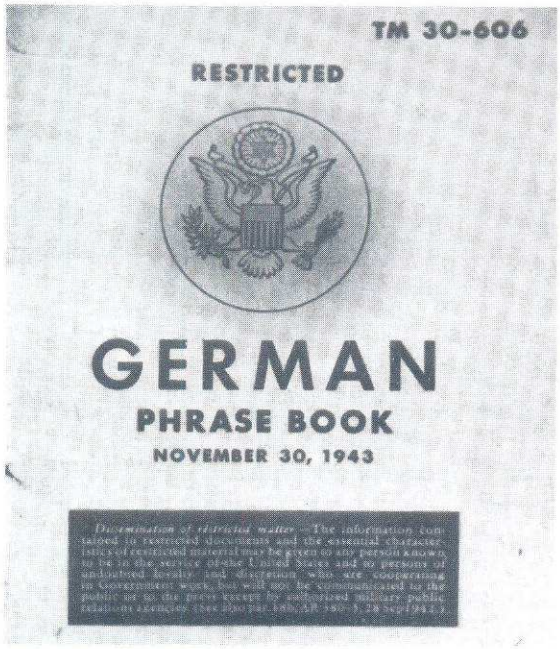
Gedurende de reis werden de troepen ingedeeld om speciale taken te verrichten, zoals keukenhulp, schoonmaakdiensten, wachtlopen etc.
Sommige van die diensten leverden nog wel eens wat extra's op, waardoor men niet opzag tegen het dragen van een wit schort!
Elke soldaat kreeg twee maaltijden aangeboden, ontbijt en diner.
Dit ging in groepen die via het intercomsysteem werden opgeroepen aan tafel te verschijnen.
Per maaltijd waren er 7 zittingen en men kan wel stellen dat de keukens direkt overgingen tot het bereiden van het eerste diner als de laatste groep zijn ontbijt op had.
Over het algemeen had men niet te klagen over het eten, behalve dan tijdens die ene reis naar Wellington in 1943 toen het schip volgegooid werd met "custard" (vla) omdat er aan de wal niets anders meer voorradig was. Dagenlang aten de soldaten dit produkt, en prompt werd de "Nieuw Amsterdam" omgedoopt tot "Custard Ship".
Als er wel eens klachten waren dan kwamen die soms van de bemanning wanneer er schapevlees geserveerd werd. Dat was een populaire vleessoort in Australië en Nieuw Zeeland, maar niet echt geliefd bij de Hollanders.
Het eten was simpel, maar voedzaam en voor Joodse troepen was er een speciale kosher afdeling, en om toch eventuele verdere honger te stillen, waren er in het schip verschillende kantines, PX's genaamd, waar men van alles verkocht. Cola, koekjes, sigaretten, chocolade en zelfs kleding.
Van deze PX's werd door de bemanning gretig gebruik gemaakt omdat het er niet duur was.

De onbeschrijfelijke hoeveelheid afval die er op een dag werd geproduceerd, werd 's nachts in zee gedumpt om zodoende er zeker van te zijn dat het verdwenen was zodra de eerste lichtstralen zich lieten zien.
In totaal duurde dit elke nacht een paar uur!

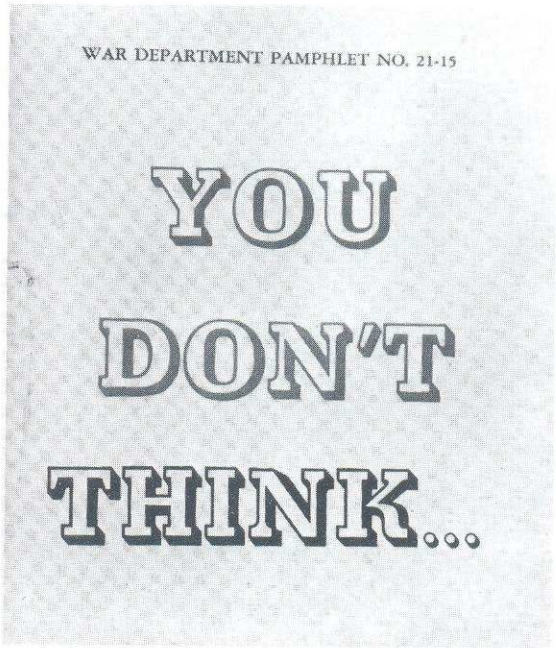
Spotprentje gedrukt aan boord van het "Custardship". Stuurman meldt kapitein dat men ongeveer 14½ "custard" verwijderd is van het volgende punt op de route!

Tussen de maaltijden hadden de troepen niet veel te doen.
Men kon wat lezen waartoe speciale boekjes werden verstrekt o.a. handelend over de manier van omgaan met de Engelsen, alsmede paperbacks van beroemde schrijvers en handwoordenboekjes die gebruikt konden worden in vijandelijk- en later bezet gebied. Eén van de populairste uitgaven was wel de instruktie die men de soldaten gaf hoe men geslachtsziekten moest voorkomen.

Handwoordenboekje – Duits.



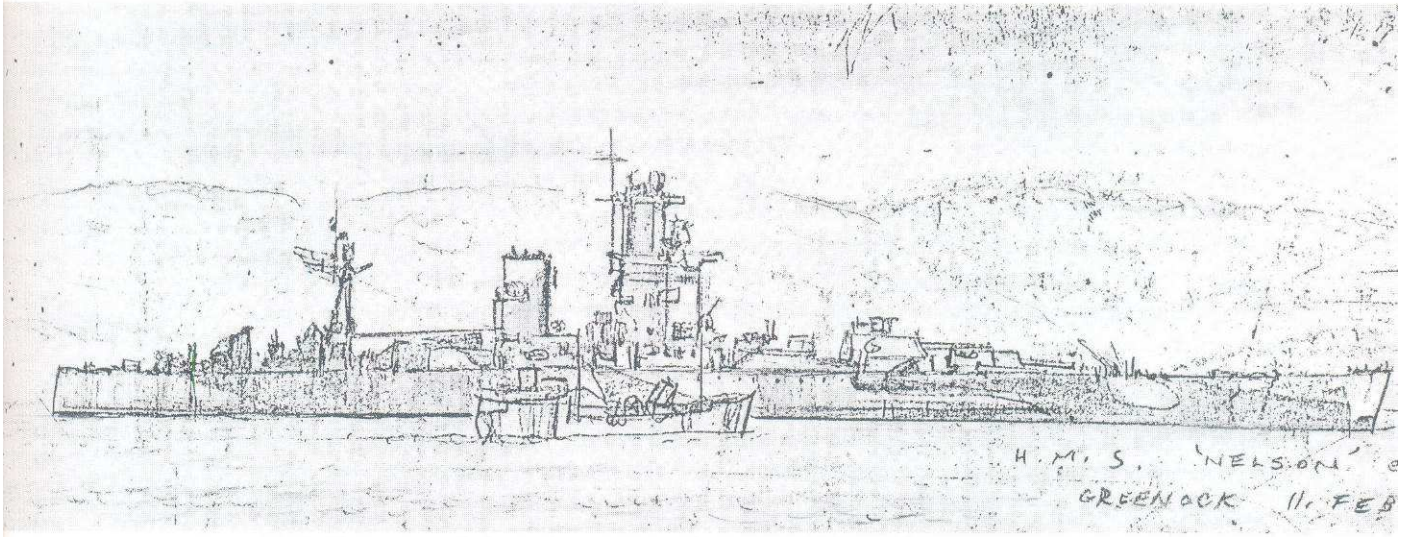
Voorlichtingsboekje over geslachtsziekte.



Soms werden lezingen gehouden of vertoonde men een film, maar het allerbelangrijkste waar men zich mee bezighield was gokken!
En soms gebeurde het dat een kaartspel dagenlang kon duren voordat een winnaar bekend was.
De jongsten onder de troepen maakten handig gebruik van het feit dat zij aan deze kaarthandelingen niet mee mochten doen door bestellingen voor de anderen te halen tegen een "transportvergoeding". En als men helemaal niet meer wist wat te doen, dan kon men altijd nog trachten een stempel voor het nageslacht achter te laten door de naam in de relingen te graveren!
Die van de "Nieuw Amsterdam" zaten er vol mee!

Gokken was een aardig tijdsverdrijf gedurende de dagen dat men op zee zat. Let op het beroemde "Mae-West" reddingsvest.

Eenmaal in Gourock gekomen begon de ontscheping. Daarvóór was het opgevallen dat men aan boord de navigatielichten had aangestoken toen men onder escorte de Clyde naderde.
Zeker als het donker was, was dit geen overbodige luxe, omdat het intensieve scheepvaartverkeer hiertoe noodzaakte om aanvaringen te voorkomen, hoewel de bewoners van het gebied rond de Clyde zich vaak afgevraagd hebben in hoeverre een luchtaanval hierdoor werd vermeden.
Maar meestal lagen er de nodige marineschepen die op zo'n voorval wel het nodige antwoord wisten te geven!

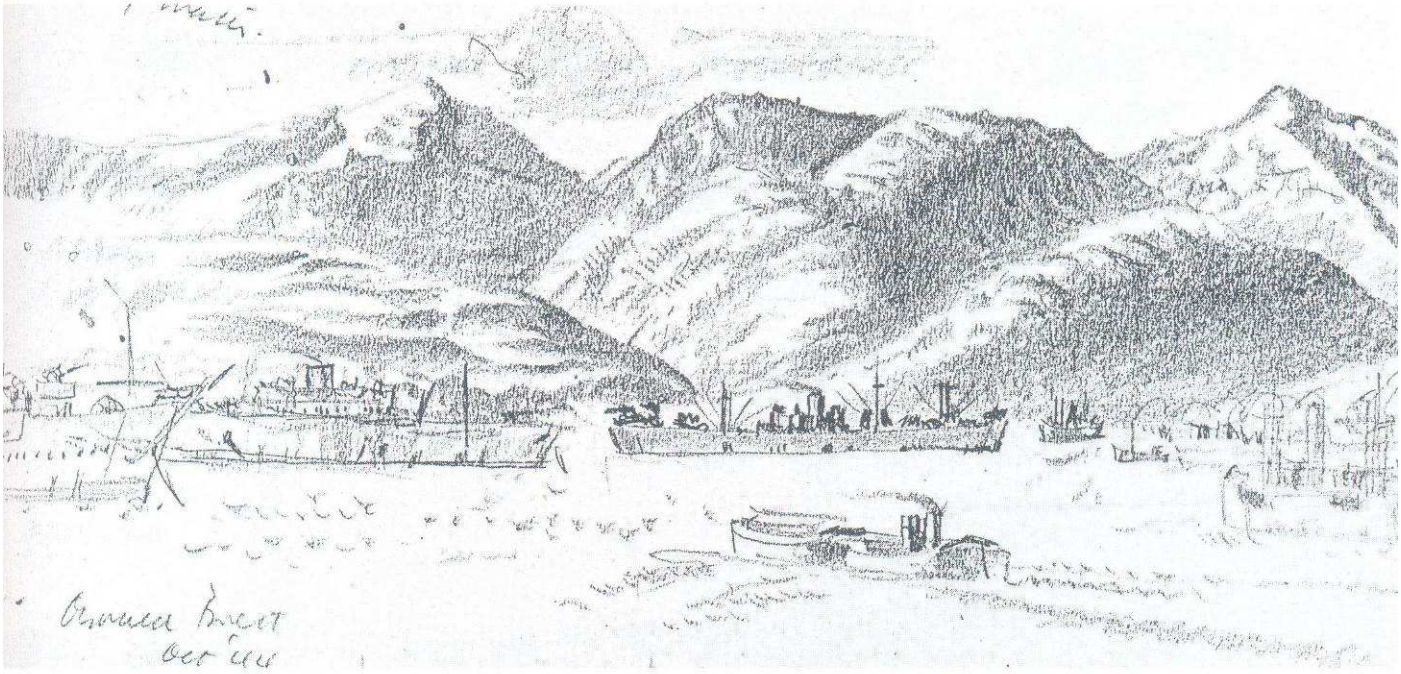


H.M.S. "Nelson" in de Clyde met een Hollandse kustvaarder op de voorgrond. Februari 1944.

Wanneer de duisternis over de Clyde viel kwam ook een loods aan boord, die 's morgens bij de dageraad weer van boord ging. Altijd was het één van de senior-loodsen voor de Clyde die aangesteld werd tot deze taak om bij een eventuele aanval direkt en veilig weg te kunnen komen.

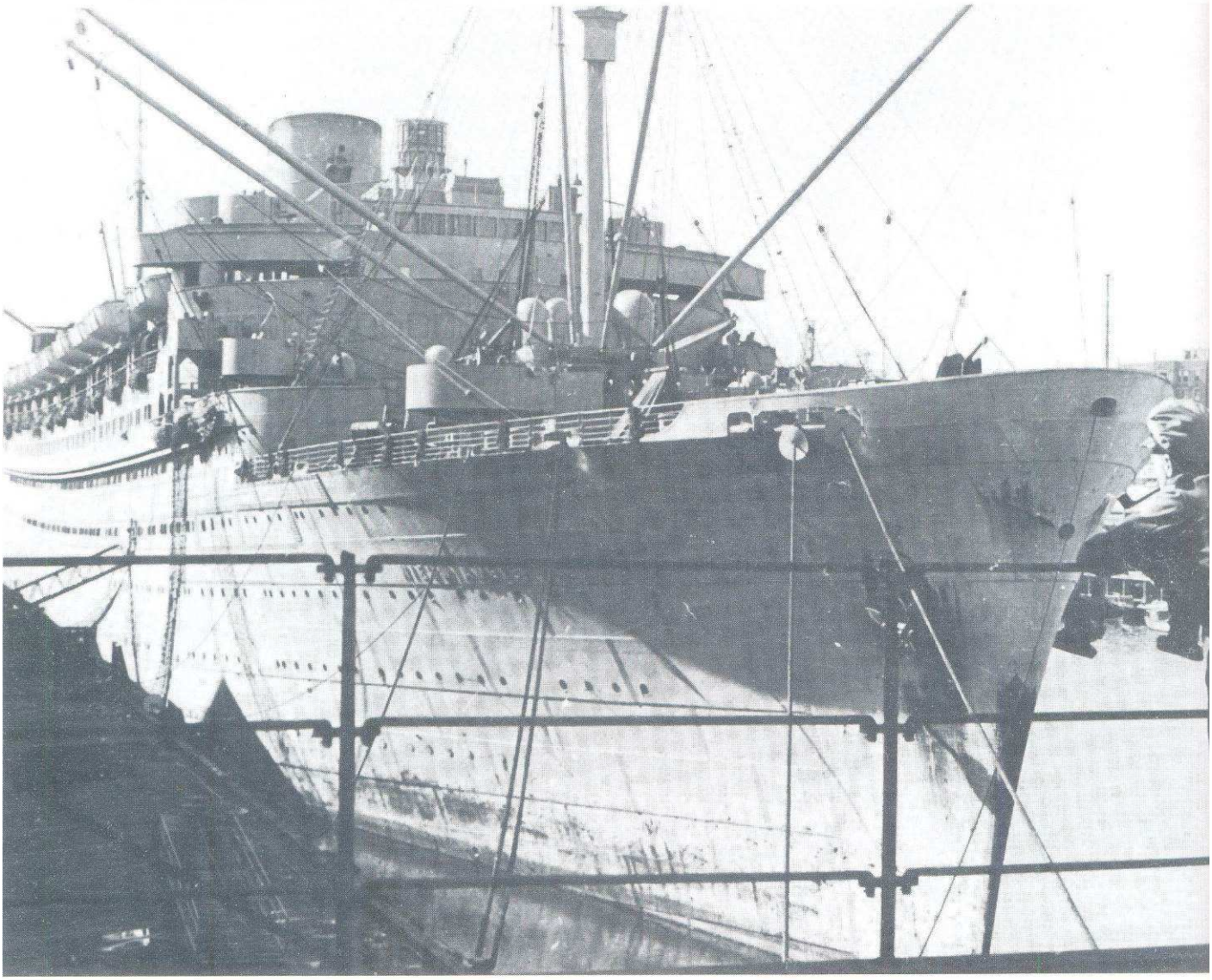
Ontscheping vond plaats in de Firth of Clyde, waar het schip voor anker lag.
Het werk werd uitgevoerd door tenders en door coasters, waarvan sommige uit Nederland, die in de meidagen van 1940 gevlucht waren en nu werden ingezet om bagage en proviand aan-of af te voeren.
De kleine scheepjes met hun bloemen voor de patrijspoorten gaven het gebied al snel de bijnaam "Rotterdam Bay".

De Firth of Clyde, 1944.
Verzamelplaats van konvooien en eindpunt van een Atlantische reis voor de "NIEUW AMSTERDAM".



Direkt na ontscheping kwam er een ploeg van zo'n 200 vrouwen aan boord die het schip een grote beurt gaven, waarna begonnen werd met de inscheping van gewonden (vooral na de landing in Normandië) en/of krijgsgevangenen.
Om de bemanning op de hoogte te houden van hetgeen de oorlog aan de wal inhield, hield in december 1944 een lid van de ondergrondse een interessante lezing aan boord tijdens het verblijf in Gourock. Men zag wel in dat het leven aan boord van de "Nieuw Amsterdam" niet de slechtste manier was om de oorlog door te brengen (sommigen beweerden dat men aan boord de oorlog had "gevierd"!), maar aan de andere kant vergeet men dat de psychische druk op een "beschermd schip", met betrekking tot het veilig vervoeren van zovele duizenden passagiers, tot afwisseling noopte.
Die vond men af en toe aan de wal, maar ook in het ontmoeten van diverse mensen, elke keer weer.
Maar bovenal moest het team aan boord goed blijven funktioneren en als waardering voor de goede diensten die het schip en haar bemanniing de Geallieerde naties bewezen, bracht H.K.H. Prinses Juliana in mei 1944 een bezoek aan de "Nieuw Amsterdam".

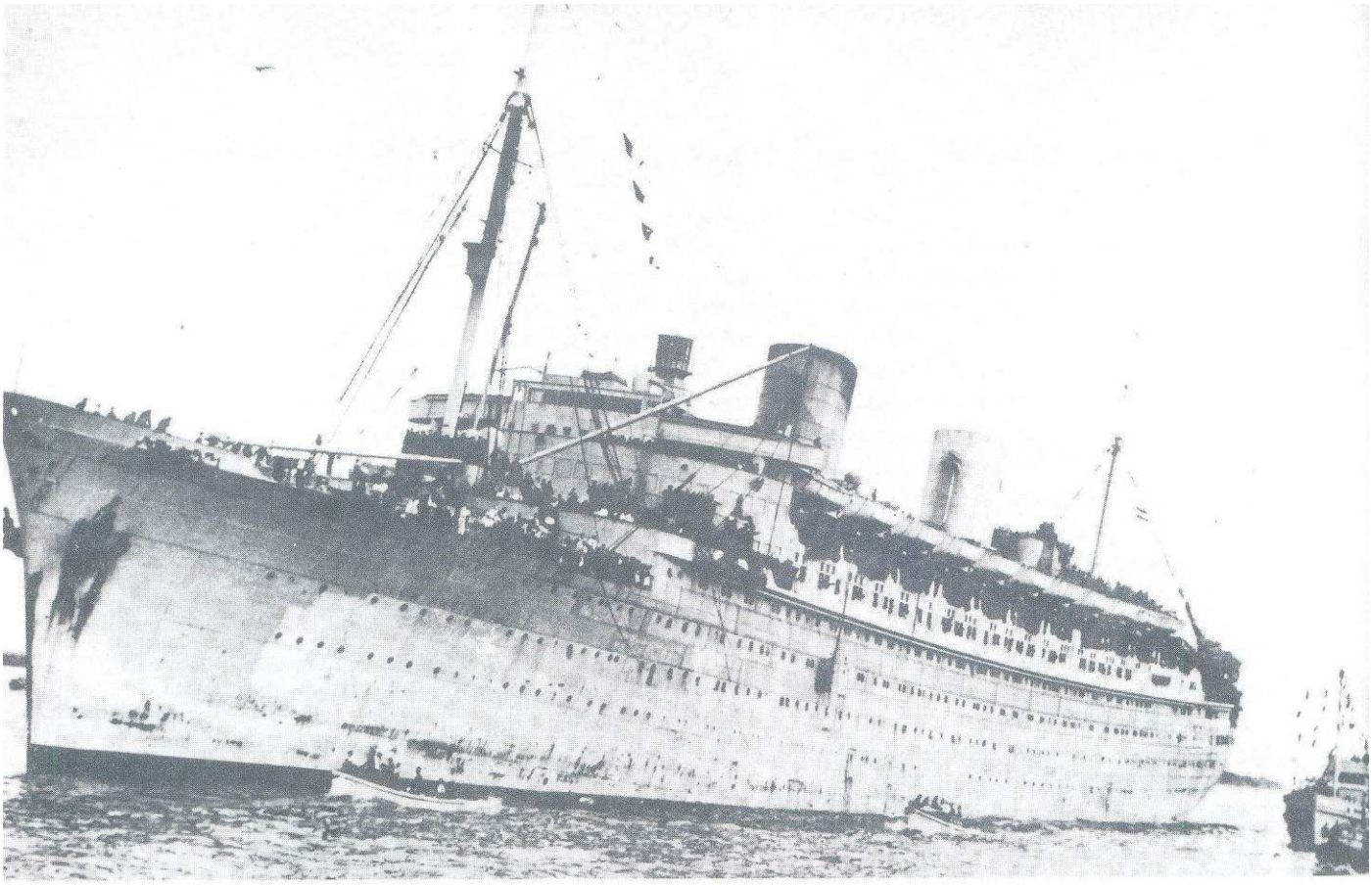
Maart 1945. De "NIEUW AMSTERDAM" ligt in Liverpool. Haar bewapening staat nog aan boord, maar de betonnen bescherming rond de brug is al weggehaald. Het einde van de oorlog, en van de taak als troepenschip komt in zicht!



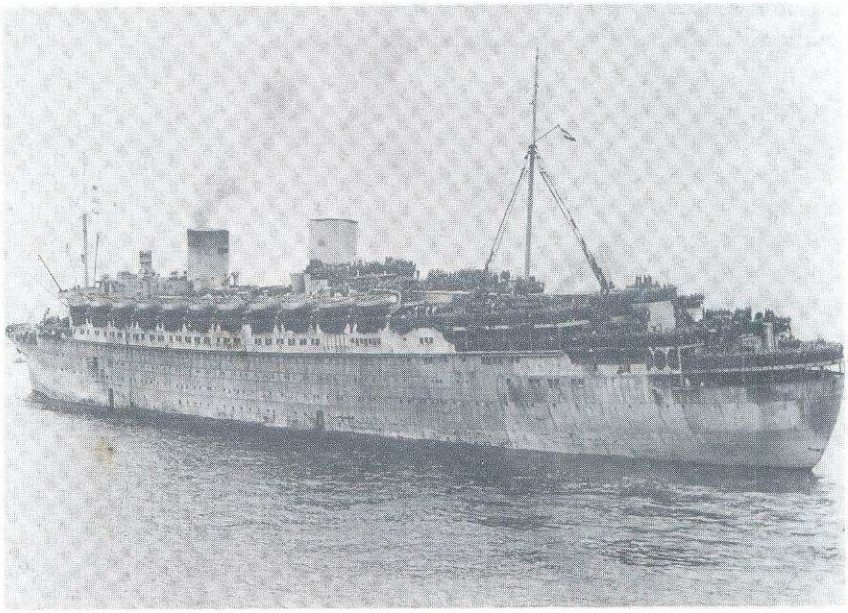
Varen onder de wapenen (4)

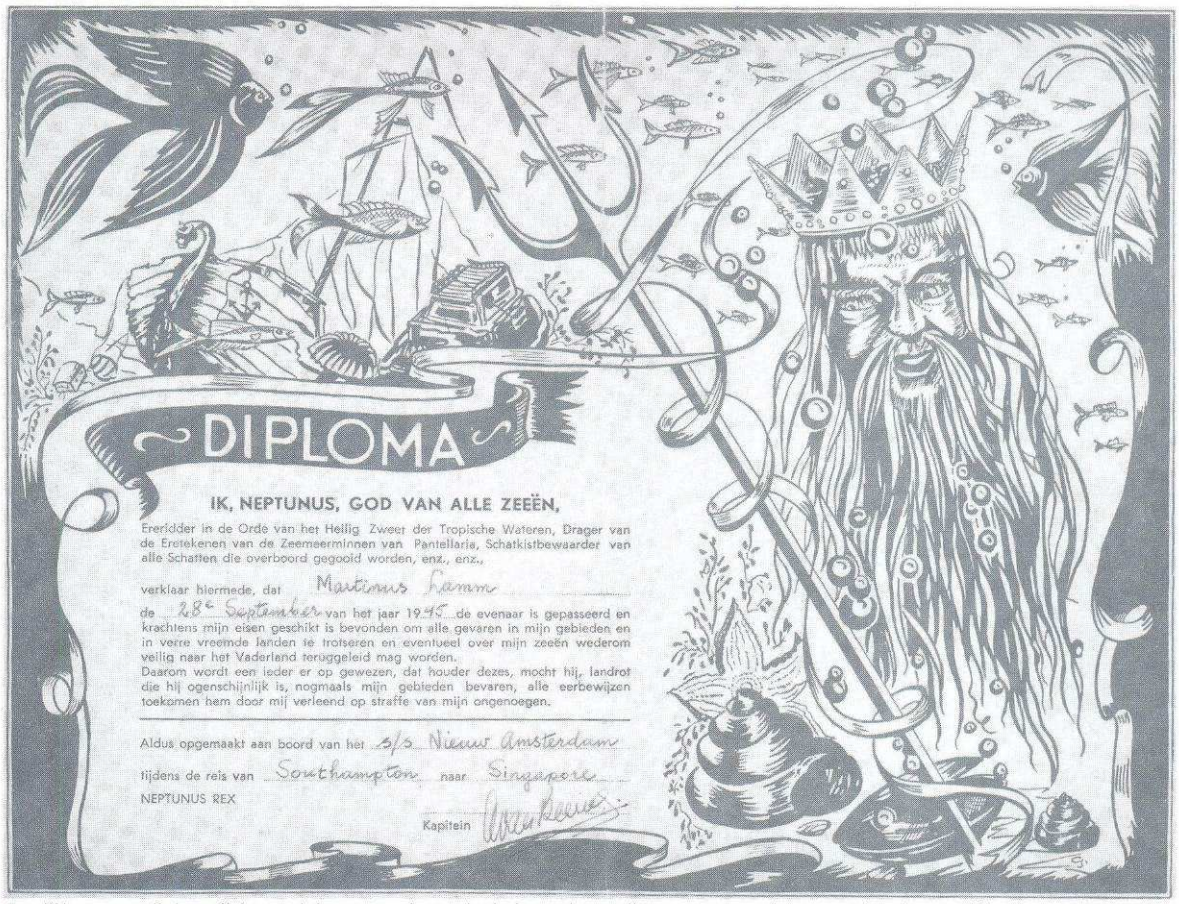
Terug naar huis en de passagiersdienst

Toen op 7 mei 1945 de capitulatie van de Duitsers werd getekend, voer de "Nieuw Amsterdam" door het Suezkanaal op weg naar Fremantle om van daar uit erug te keren naar Liverpool, met aan boord troepen en burgerpassagiers, gevolgd door enkele reizen naar Halifax en New York met repatriërende troepen.
Er was nu geen gevaar meer voor een aanval en de sfeer aan boord werd aangenamer. Hadden de troepen op de heenreis moeten toeven in vaak duffe ruimten, nu kon er worden gelucht!
De patrijspoorten konden open en de vrijheid werd nog sterker benadrukt toen in augustus tijdens een dokbeurt alle bewapening van boord werd gehaald.
Groots was elke keer het onthaal als het schip, met de dekken zwart van de blije en ook vermoeide soldaten, afmeerde in de Canadese of Amerikaanse haven. Overal hingen vlaggen en spandoeken en muziekkorpsen speelden marsmuziek.
De emoties waren groot, en een van de terugkerende Amerikanen herinnerde zich hoe hij een paar jaar geleden "afscheid" had genomen van het Vrijheidsbeeld. Nu hij "Lady Liberty" weer terugzag riep hij: "You can switch that light off now, madam, I'm home!"
Het repatriëren van deze troepen eindigde op 8 oktober 1945, waarna 2 reizen naar het Verre Oosten op het programma stonden, waarbij Nederlands militair- en civiel personeel werd weggebracht en evacuées, burgers en militairen werden gehaald om terug te keren naar "hun" Europa.
De 9e oktober was een belangrijke dag voor schip, bemanning en maatschappij. Het schip was door de Cunard Line weer in beheer gegeven van de HAL een zodoende kon men de schoorstenen de bekende, gele kleur, met de groen/witte banden, geven.
Op de eerste reis naar het Verre Oosten die op 28 oktober aanving, werd het Suezkanaal gepasseerd.
Omdat dit kanaal niet erg breed was, en het schip stuurmoeilijkheden zou kunnen ondervinden wanneer grote hoeveelheden troepen zich op het schip zouden verplaatsen, waardoor er een verandering in de stabiliteit van het schip zou optreden, werden over de dekken lijnen gespannen waarachter de troepen zich moesten begeven. Eenmaal aan stuur- of bakboord moest je daar blijven totdat het kanaal was gepasseerd!
Tijdens de nachtelijke passage door Straat Malakka wilde een stuurman wel eens precies nagaan hoe "zuiver" de 271 Mark 4 type radar nu eigenlijk wel was.
De Straat was onbevuurd en de man achter het scherm in de radarhut werd gevraagd elke drie minuten de afstand tot de wal door te bellen.
In drie minuten legde het schip namelijk één mijl af!
Op die manier werd een aantal punten verkregen, die samen een lijn vormden en bij vergelijking op de zeekaart bleek dat de twee lijnen precies over elkaar vielen. De proef was geslaagd!
In Singapore werden hoofdzakelijk Nederlandse evacuées uit Indië ingescheept. Voor velen was het een roerend moment om op dit schip terug te keren naar Europa na jarenlang in Japanse concentratiekampen gezeten te hebben.
De indruk die de "Nieuw Amsterdam" op hen maakte, was groots, maar voor sommigen waren de grote slaapgelegenheden niet veel anders dan de plaats waar men, soms met 300 anderen tegelijk, de nacht in de kampen moest doorbrengen.
Direkt na vertrek uit Singapore bleek dat de gezondheidstoestand van de passagiers veel te wensen overliet. Het grote probleem hierbij was de voeding. De maag was niet meer



Twee opnames van terugkerende soldaten in Halifax, Nova Scotia. Op de bovenste foto hangt de vlag halfstok. Dit als gevolg van het ongeval met een Canadees die tussen een waterdichte deur was geraakt.





DIPLOMA

IK, NEPTUNUS, GOD VAN ALLE ZEEËN,

Ereridder in de Orde van het Heilig Zweet der Tropische Wateren, Drager van de Eretekenen van de Zeemeerminnen van Pantellaria, Schatkistbewaarder van alle Schatten die overboord gegooid worden, enz., enz.,

verklaar hiermede, dat Martinus Famm

de 28e September van het jaar 1945 de evenaar is gepasseerd en krachtens mijn eisen geschikt is bevonden om alle gevaren in mijn gebieden en in verre vreemde landen te trotseren en eventueel over mijn zeeën wederom veilig naar het Vaderland teruggeleid mag worden.
Daarom wordt een ieder er op gewezen, dat houder dezes, mocht hij, landrot die hij ogenschijnlijk is, nogmaals mijn gebieden bevaren, alle eerbewijzen toekomen hem door mij verleend op straffe van mijn ongenoegen.

Aldus opgemaakt aan boord van het s/s Nieuw Amsterdam

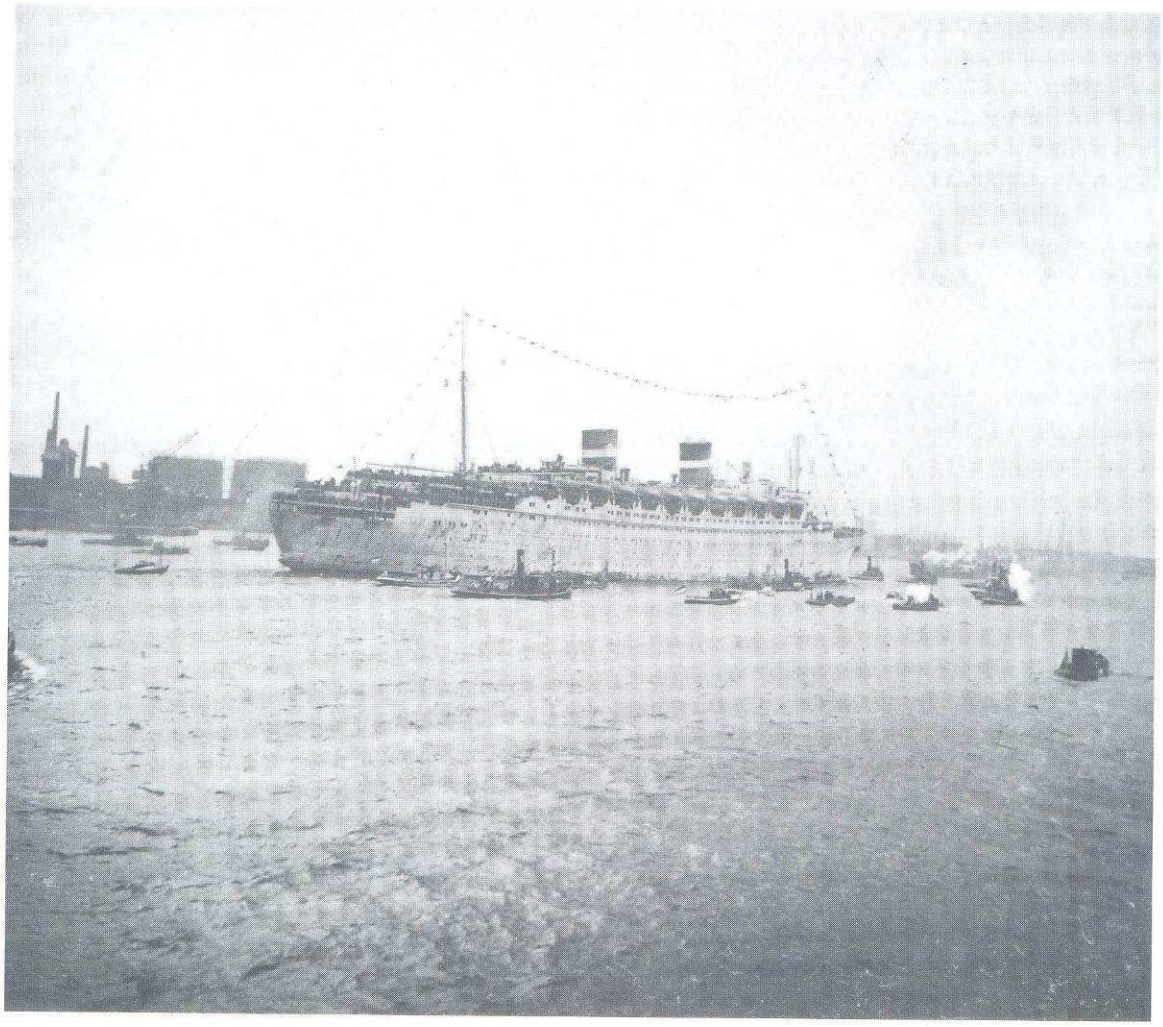
tijdens de reis van Southampton naar Singapore

NEPTUNUS REX

Kapitein

Een "Neptunus-diploma", hoewel datum en plaats niet helemaal met elkaar corresponderen, werden deze certificaten aan boord gedrukt en afgegeven aan de betrokkenen.

tegen de geserveerde voeding bestand en men had dan ook veel ingewandstoornissen aan boord.
Daarbij kwam nog dat er een rel ontstond toen men zag dat grote hoeveelheden voedsel overboord werden gezet. Men had in die tijd nog steeds te kampen met ongedierte en om zoveel mogelijk een rattenplaag te voorkomen, moest men deze maatregel wel nemen.
Bij aankomst in Suez werd de passagiers kleding uitgereikt, omdat men die hard nodig zou hebben nu men weer in het koudere Europa aankwam.
Ondanks deze voorzorgsmaatregelen brak er onder de kinderen een mazelenepidemie uit en leden anderen aan influenza, toen het schip op Nieuwjaarsdag 1946 in Southampton afmeerde.
Vandaar uit zou men overstappen op andere schepen die hen naar Amsterdam zou brengen, omdat de Noordzee vanwege de mijnen nog steeds te gevaarlijk werd geacht om de "Nieuw Amsterdam" er doorheen te sturen.
Nog één rondreis naar Indië moest worden gemaakt voordat het schip na 530.452 zeemijlen te hebben gevaren als troepenschip, waarbij 378.361 personen werden vervoerd, uiteindelijk op 10 april 1946 weer terug zou keren in haar thuishaven, Rotterdam.
Ook deze keer werden op de retourreis Nederlandse burgers ingescheept, benevens Britse troepen, en ook deze keer was de gezondheidstoestand van velen dermate zwak dat bij aankomst in Colombo er enkele gevallen van kinkhoest en waterpokken werden geconstateerd, waardoor het schip in quarantaine moest en niemand van boord mocht.
Vervolgens werd koers gezet naar Suez, waar ook nu kleren werden uitgedeeld, om in Southampton de Britse troepen van boord te laten gaan en op te stomen naar Rotterdam.

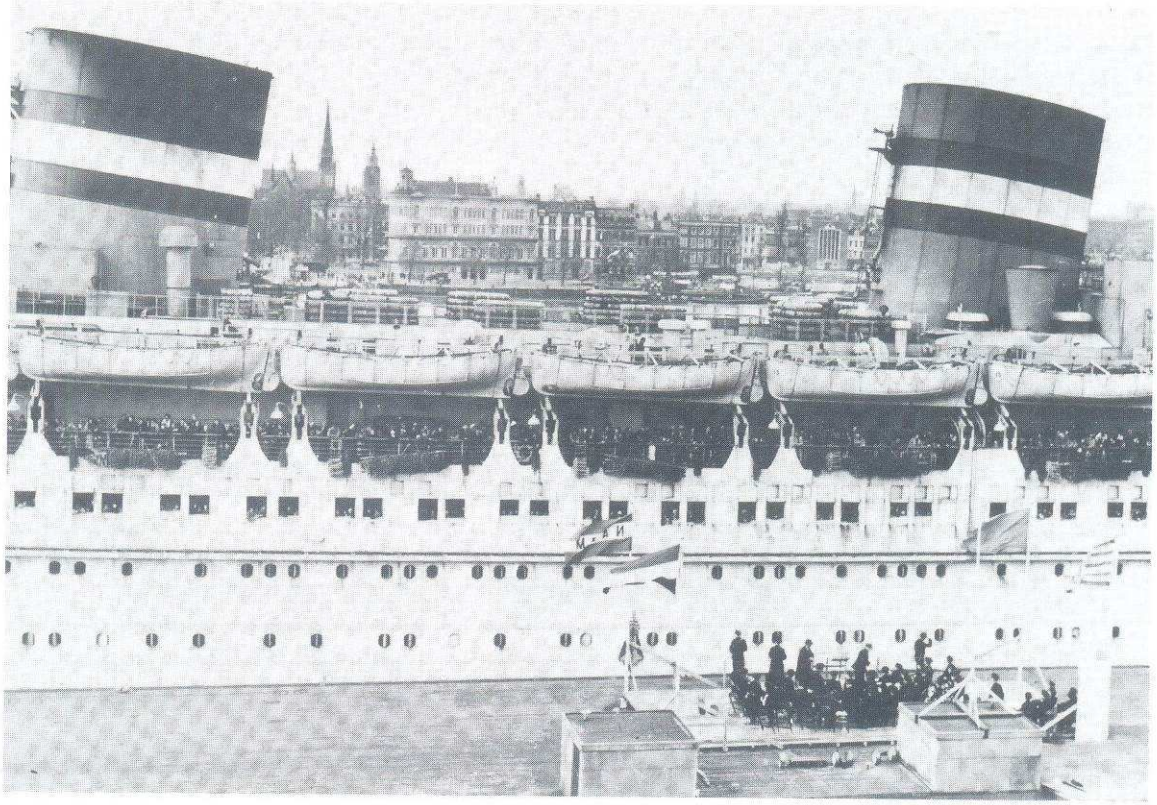


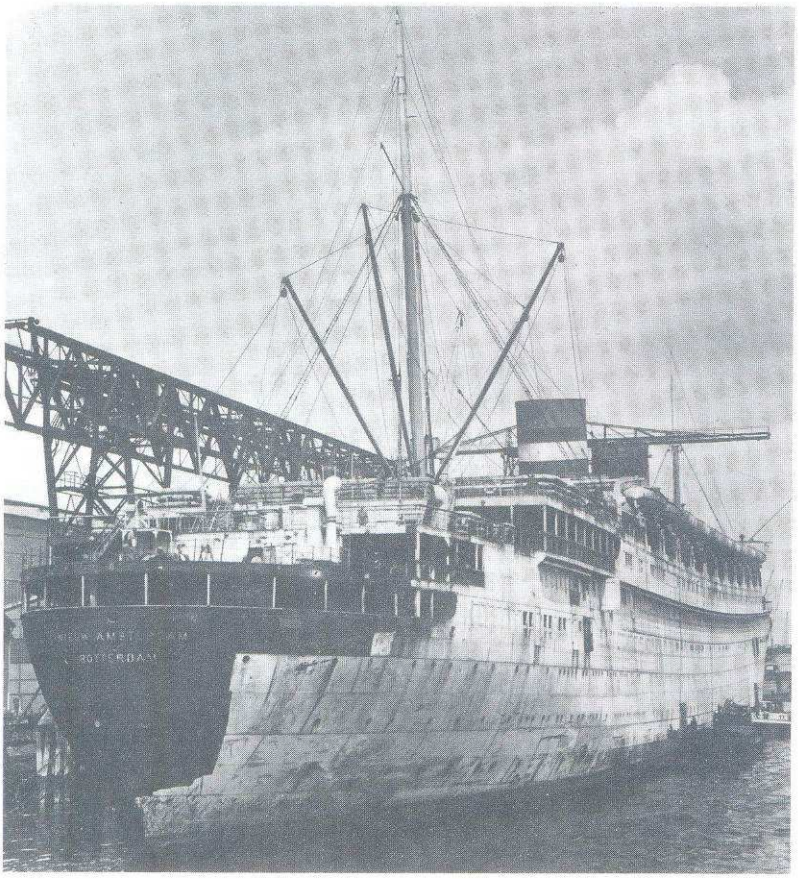
De thuiskomst in Rotterdam!

Die woensdag, 10 april 1946, zou een ware triomfdag worden.
Met 3600 mensen aan boord voer de "Nieuw Amsterdam" heel rustig de Nieuwe Waterweg op.
Het eentonige grijs werd verbroken door een kleurige pavoisering en duizenden vulden de oevers langs de rivier en de kaden om blijk te geven van hun blijdschap jegens het veilig terugkeren van het schip.
Een vloot van kleinere schepen zorgde voor een bont escorte naar de Wilhelminakade waar het schip zou afmeren en elke keer werden de begroetingssignalen van de vele schepen beantwoord door de zware bas van de "Nieuw Amsterdam".
Zodra de passagiers van boord stapten, kregen zij tulpen aangeboden en konden zij in de grote ontvangstloods van de HAL een beetje op verhaal komen.
Nog geruime tijd zouden de Rotterdammers van "hun" "Nieuw Amsterdam" kunnen genieten, omdat het in haar oude glorie terugbrengen van het schip achttien maanden zou vergen.
Besloten werd de verbouwingswerkzaamheden uit te laten voeren bij de RDM. Nadat het schip volledig was gegast, hetgeen in de Merwehaven geschiedde, kon met het herstel begonnen worden.

Duizenden stonden op de oevers van "De Maas" om "hun" "NIEUW AMSTERDAM" te verwelkomen.

Repatriërenden worden aan de Wilhelminakade ontvangen met muziek!

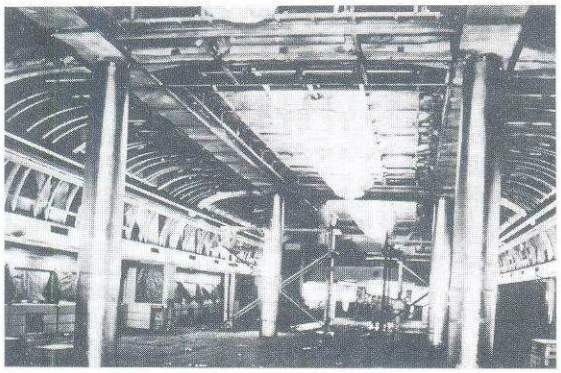


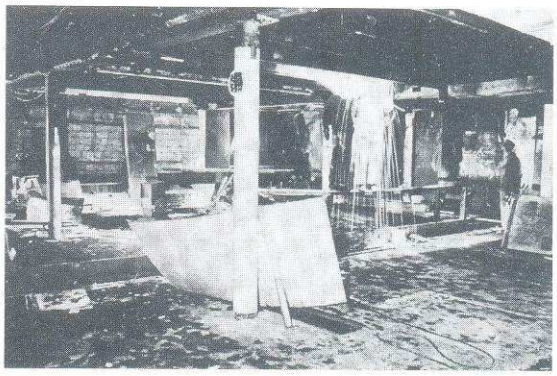


Mei 1946. De werkzaamheden aan de RDM-kade zijn in volle gang.

Duidelijk was dat de troepen hun stempel op de "Amsy" (zoals zij wel eens door Amerikaanse troepen werd genoemd) hadden achtergelaten.
Het schip was compleet uitgewoond.
De dikke rubbervloeren waren op sommige plaatsen volledig doorgesleten en met planken overtimmerd.
Zware, met ijzer beslagen soldatenschoenen, hadden de parketvloeren helemaal kapot gemaakt en hun sten- en brenguns hadden het houtwerk overal versplinterd.
Alle tapijten bleken helemaal versleten en langs de plafonds bleken op een ruwe manier elektrische leidingen te zijn aangelegd.
De fraaie wandschilderingen hadden ernstig onder de oorlog geleden, ondanks het feit dat de kostbaarste stukken met betimmeringswerk waren afgedekt.
Over een lengte van meer dan 500 meter was de reling veranderd in een hiërogliefenlijst, die herinnerde aan de verveling van de troepen die zich aan boord bevonden hadden. Ook sommige houten kunstwerken, alsmede de niet wegneembare panelen uit de Eerste Klas bleken met inkervingen te zijn behandeld en een enkele stenen vloer gaf nog aan dat daar vroeger een badkamer geweest was.
Vijftien weken had men nodig om het schip volledig te "strippen" en inmiddels waren de op verschillende plaatsen op de aarde opgeslagen meubelen weer naar Rotterdam teruggebracht, maar de conditie waarin de spullen zich bevonden was bedroevend.
Ruim 20% was totaal vernield en 80% was flink beschadigd, zodat bijna alles terug moest naar de fabrikanten om opnieuw bekleed en gerepareerd te worden.
Alle rubberbedekking werd vernieuwd, evenals 85% van de tapijten, de gordijnen en een groot deel van de hutten, 300 vierkante meter dekhout, 1400 vierkante meter glas voor de poorten, het volledige glasservies etc. etc.

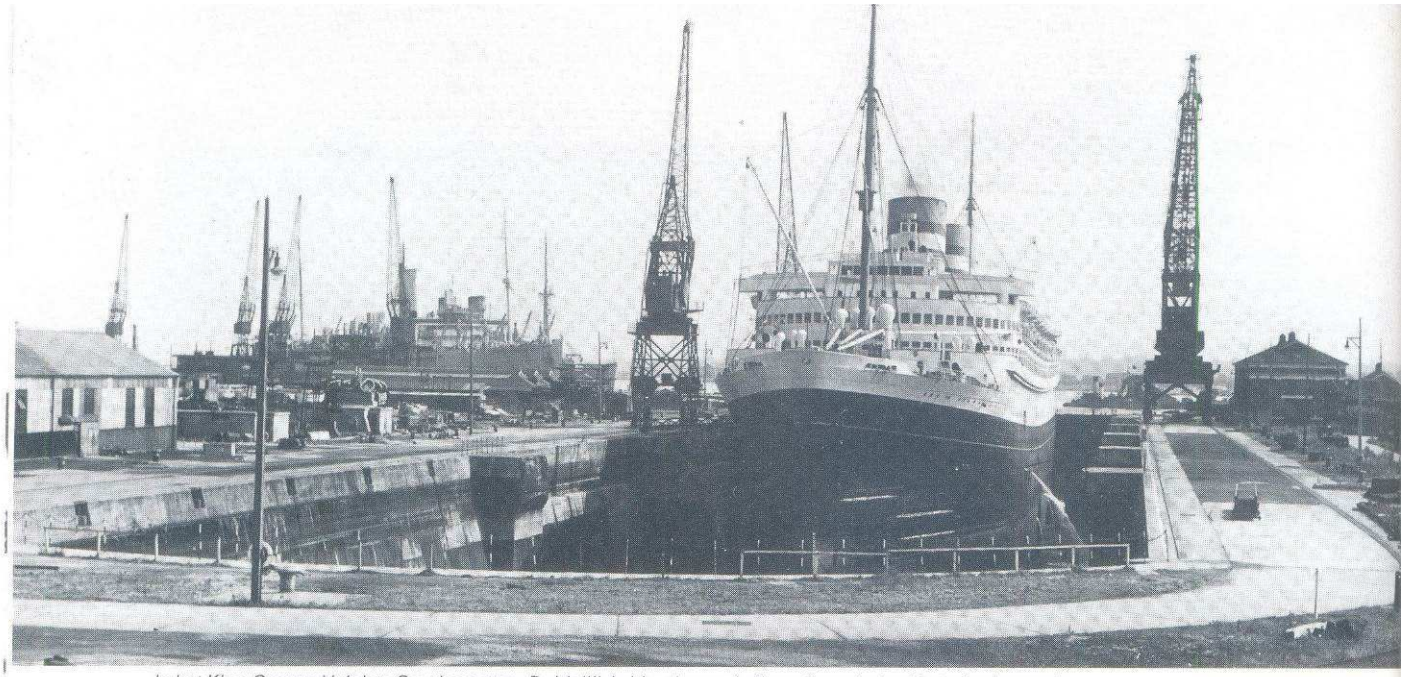
Allerlei onderdelen die tijdens de bouw in het buitenland werden besteld, moesten nu in ons eigen land worden vervaardigd, hoewel het moeilijk was de benodigde grondstoffen en materialen te verkrijgen.
In feite kon men stellen dat het schip opnieuw afgebouwd werd; een onderneming die vele miljoenen meer kostte dan de bouw in de jaren '30.
Toch vroeg het grote publiek zich nu ook af waarom er zoveel pracht en praal in het schip werd gestoken, terwijl de meesten nog zwaar onder de gevolgen van de Duitse bezetting leden.
De armoede aan de wal stak schril af tegen het drijvend paleis dat een tentoonstelling werd van Perzische tapijten, kristal, zilver, kostbare betimmeringen, luxe hutten enz., maar de weelde was noodzakelijk om met grote buitenlandse rederijen te kunnen concurreren en de nodige deviezen op te leveren!





Twee voorbeelden van de enorme aanpak die in het schip nodig was.

4 Augustus 1947: In volle glorie hersteld ligt het schip klaar om in Southampton een dokbeurt te ondergaan.



In het King George V dok te Southampton. Duidelijk is hier de mooie "zeeg" van het schip te herkennen!

Mooier dan ooit, geheel hersteld en in vele opzichten zelfs verbeterd, lag het schip op 29 oktober 1947 aan de Wilhelminakade klaar om haar eerste na-oorlogse transatlantische reis naar New York te beginnen.
In de maanden daarvoor waren verschillende proeven uitgevoerd en kreeg het schip een dokbeurt in Southampton waar de inspektie van de kiel plaatsvond en de laatste reparaties werden verricht.
In Rotterdam was namelijk nog geen dok beschikbaar wat een schip van haar grootte kon ontvangen.
De lijst met passagiers was voor het eerste jaar reeds volgeboekt, merendeels met buitenlanders die de overtochten betaalden met welkome dollars.
Met 1230 passagiers aan boord vertrok het schip onder grote belangstelling richting Amerikaanse oostkust.
Z.K.H. Prins Bernhard kwam aan boord om een afscheidsbezoek te brengen.

De aankomst in New York, 10 dagen later, was al even groots en overweldigend als in 1938.
Op de oevers stonden vele belangstellenden en een vloot van scheepjes begeleidde de "Nieuw Amsterdam" naar haar pier in Hoboken waar gelukwensen werden overgebracht en tevens onderscheidingen werden uitgereikt.

Bevrijdingszegel 1944-1946.
In opdracht van de Nederlandse Regering in Londen gemaakt en gebruikt voor Nederlandse Koopvaardijschepen.

Een Goede Reis !

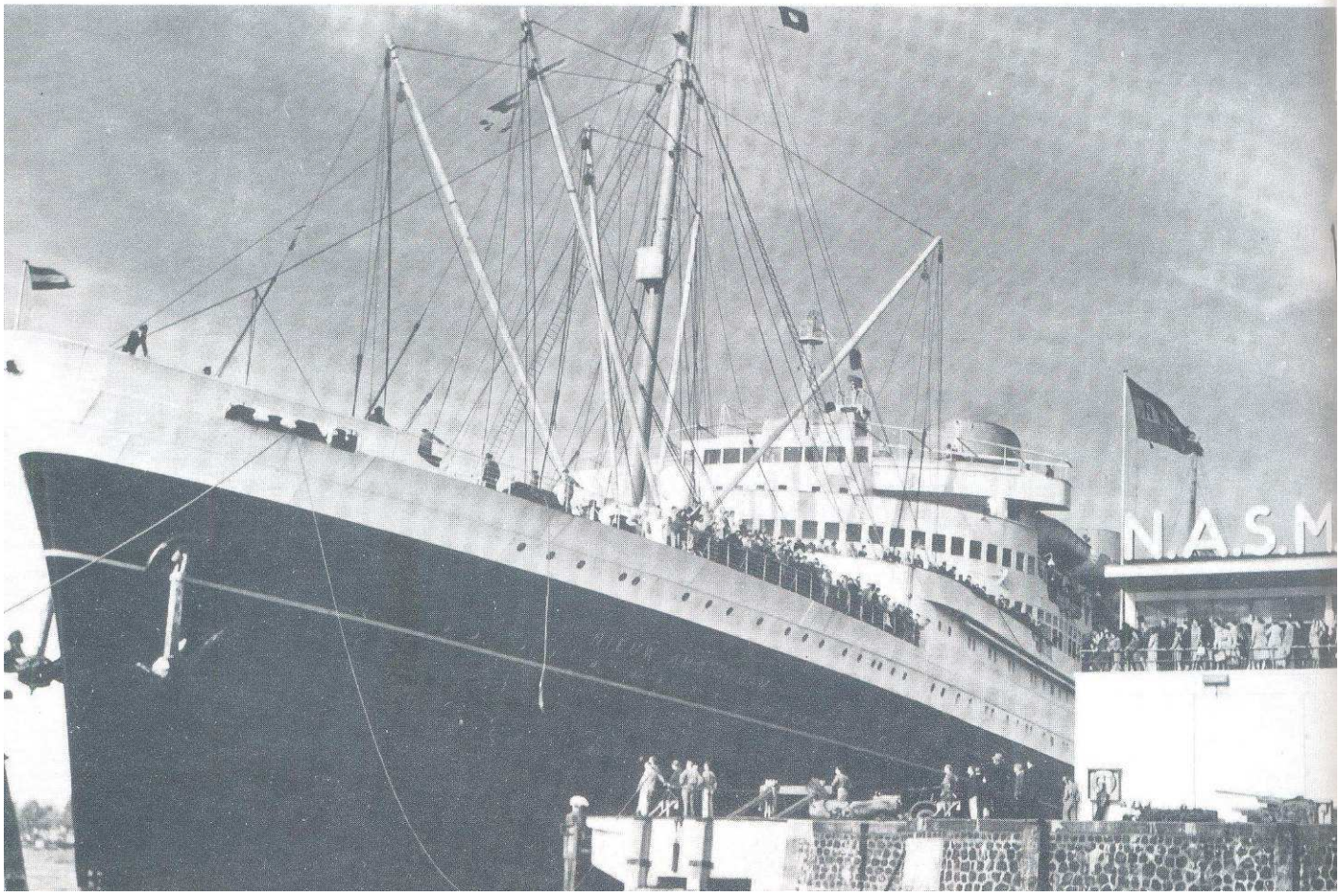
De populariteit van het schip steeg snel aan beide zijden van de Oceaan.
De reputatie van de maatschappij die zoals altijd garant stond voor "comfort, cleanliness, courtesy and cuisine" speelde daarbij een grote rol, maar het steeds groeiend aantal passagiers moet toch als een direkt gevolg van de optimale inzet van schip en bemanning worden gezien.
Immers, zij waren het die, eenmaal los van de wal, de zorg op zich hadden het de passagiers tot in alles zo aangenaam mogelijk te maken, zodat een tevreden gast waarschijnlijk een volgende keer weer met de maatschappij zou reizen.
Elk onderdeel van het schip speelde hierbij haar eigen rol.

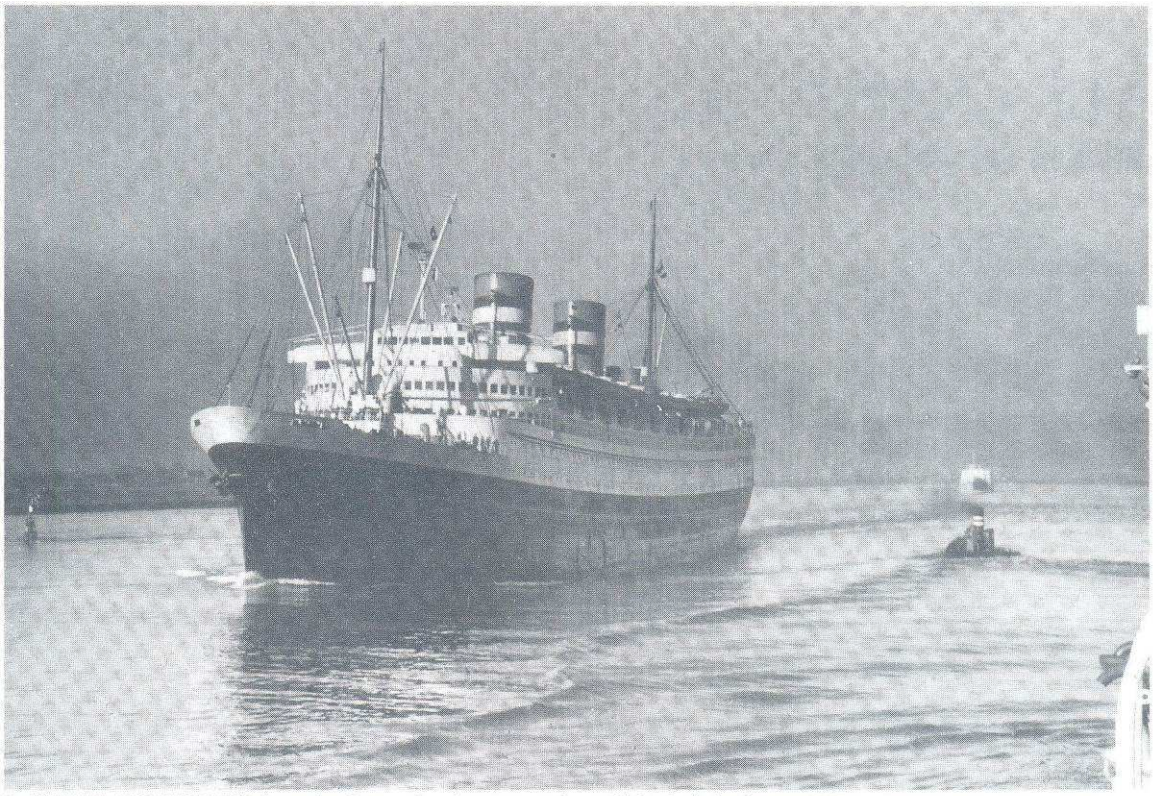
Reeds lang voordat het schip voor een reis zou vertrekken, was er een bezigheid van jewelste.
Alles moest in orde worden gebracht voor de passagiers die weldra aan boord zouden komen.
De nieuwe bemanningsleden werden aangemonsterd en op de dag van vertrek werd in de ochtend een sloepenrol voor de bemanning gehouden.
Wachtlopenden en alleen zij die beslist niet gemist konden worden bij de voorbereidingen van het vertrek waren hiervan gevrijwaard, maar in ieder geval had men aan de wet voldaan!
De reparaties van de lijst werden nagelopen. Er werd gebunkerd, water ingeladen, geproviandeerd en de post werd aan boord genomen, alsmede een kleine hoeveelheid lading.
Meereizende auto's werden in ruim 2 geplaatst en als de werking van de scheepsfluit hoorbaar werd gecontroleerd, was dit voor de vele wegbrengers het teken dat het nu niet lang meer zou duren voordat bekend gemaakt werd dat niet-reizende personen zich aan de wal moesten begeven.
Machines werden gedraaid, en achteruit werd gekeken of de schroef vrij was, de lichten werden gekontroleerd, de gyro en radar bijgezet, de bomen neergenomen en het schip was zeeklaar.....tijd voor vertrek!

De sleep vastgemaakt, kwam het schip langzaam los van de wal.
Eenmaal voor Schiedam aangekomen stapte de havenloods via een breakdeur af en werd alles klaargemaakt voor de eerste sloepenrol van die reis. Er zou er nog een volgen na het vertrek uit Southampton.
Zo ongeveer een uur na vertrek werd het sein "SLOEPENROL" gegeven, waarbij iedereen zich dan naar het verzamelstation en aan dek moest begeven om zodoende kennis te maken met de handelingen die verricht zouden moeten worden indien tijdens de reis dit signaal opnieuw zou klinken, hetgeen dan een veel serieuzere betekenis zou dragen!
Toch bleven velen van de sloepenrol weg. Zij hadden het al eens eerder meegemaakt op vorige reizen, of zagen het nut er niet van in hieraan deel te nemen. Liever verkenden zij het schip of installeerde men zich in de hut.
Uit salon- en dekstewards werden verschillende leden aangewezen die moesten helpen bij het vastmaken van de reddingsvesten.

Sloepenrol voor de bemanning.

Vertrek en wegbrengers op een middag in 1950.



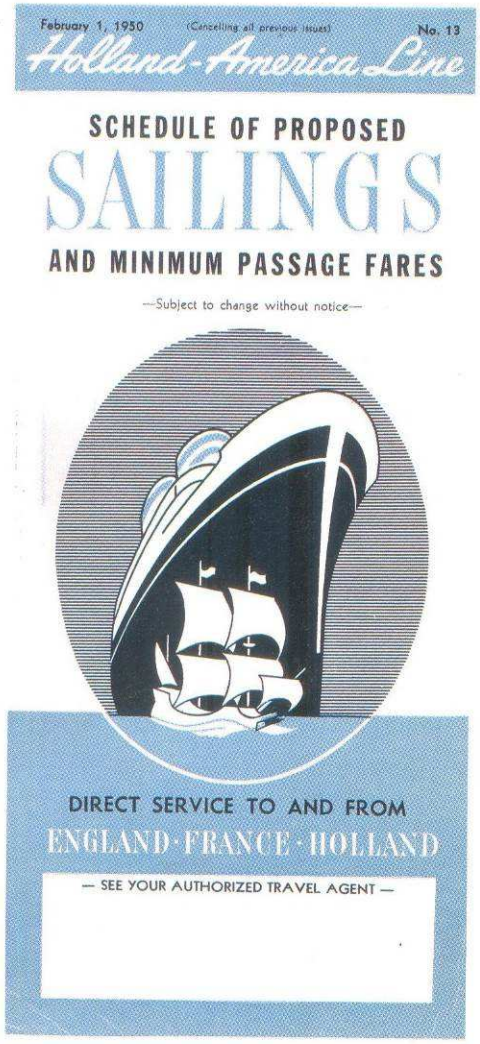


De "NIEUW AMSTERDAM" sfeervol gefotografeerd op een rustige middag in de herfst van 1955.

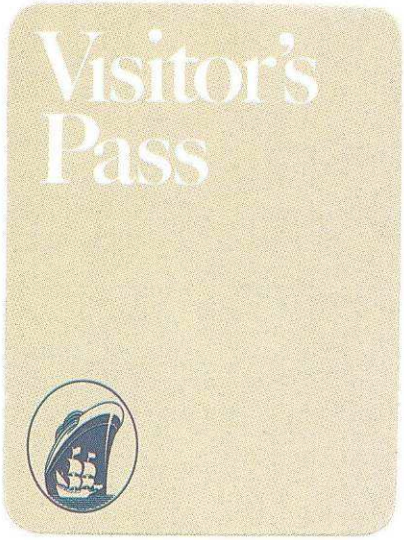
Men voelde zich direkt in een andere wereld.
In een hoog tempo liepen bedienden om de passagiers heen, kijkend of het hen aan niets ontbrak en hen begeleidend bij het vinden van de weg op het schip.
Inmiddels was de Pursersafdeling druk bezig de dokumentatie klaar te maken voor de autoriteiten die aan boord kwamen in Le Havre. Visa moesten worden gechecked en geld ingewisseld, want de Amerikaanse passagiers wilden zo snel mogelijk hun Europese geld omgezet zien in dollars, temeer daar alle drankjes en ook de winkels "op dollars liepen".

Een hele bezigheid maakte zich van het schip meester. Vooral de zogenaamde "locals", passagiers die een korte zeereis maakten en bijvoorbeeld in Le Havre of Southampton afstapten, waren daar debet aan.

Voordat men zich goed en wel in de hut had kunnen oriënteren, was daar het tijdstip al voor een overvloedige maaltijd, waarna men, vol van de eerste impressies van de reis zich terug naar de hut kon begeven voor de nachtrust of nog wat verder kennis kon maken met de vele aantrekkelijkheden en luxe die het schip in verschillende delen bood.
Maar waar en wanneer men zich ook ophield, steeds zag men altijd wel iemand van de bemanning, meestal met dienstverlenende taken of bezig met het schoonhouden van het schip. Want schoon was het!



Sailing Schedule, februari 1950.

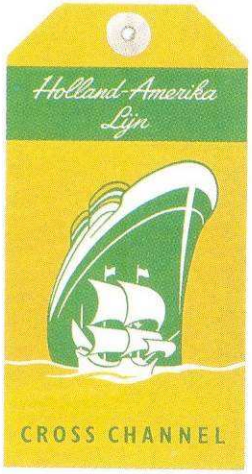


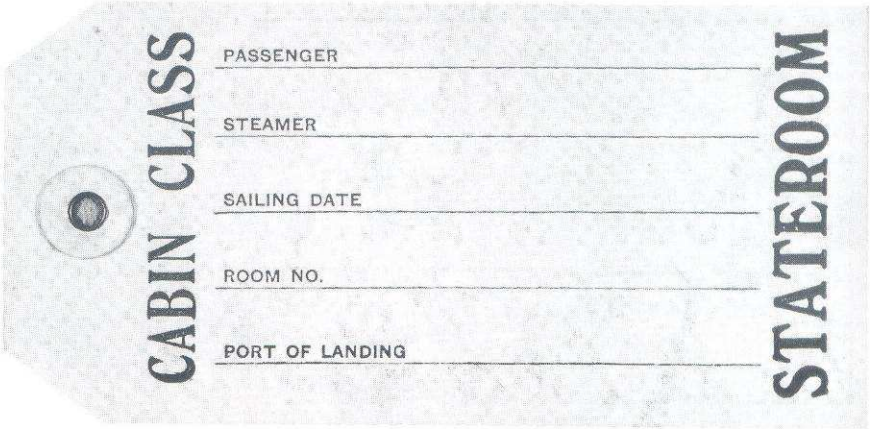
Visitor's Pass.

In de eerste jaren na de oorlog gebruikte men aan boord eigen "scheepsgeld", omdat men nog niet over voldoende deviezen beschikte!

Bagagelabels Cabin Class (1938). Cabin Class werd na de oorlog First Class.

Bagagelabel voor een Cross Channel-passagier.



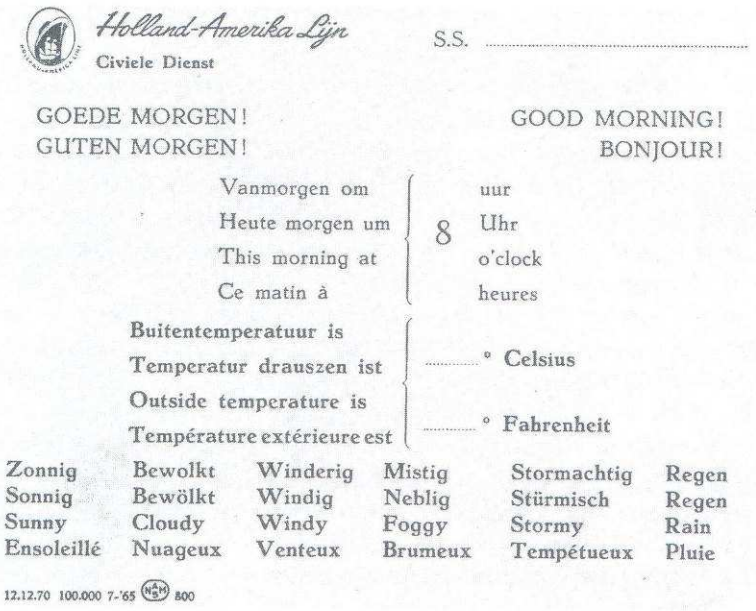


De ochtend

Wanneer men 's morgens vroeg opstond of door de hutsteward werd gewekt, waren de leden van de Algemene Dienst, evenals de deckboys al geruime tijd bezig geweest met de routine van elke dag, die begon met het roet wegspuiten van de bovenste dekken door matrozen en het droog- en schoonmaken van de dekstoelen door de deckboys.
Die dekken hadden gedurende de nacht nogal wat last gehad van het roet afblazen wat ook nu 's nachts gebeurde, omdat zoiets overdag kwalijke gevolgen zou hebben gehad voor het humeur van de passagiers.
Evenzo werd er elke morgen koper gepoetst, waaronder de drempels die als een plaat over een expansienaad van het schip lagen. De "Nieuw Amsterdam" was als het ware onderverdeeld in verschillende sekties die ten opzichte van elkaar een vrije beweging hadden. Dit, omdat het schip op zee, en voornamelijk in wat zwaarder weer, bestand moest zijn tegen de kracht van de golven, waardoor het zowel in lengte- als in breedterichting flink bewoog. Door nu aparte sekties te creëren voorkwam men dat er gedurende die bewegingen te grote spanningen zouden komen te staan op bepaalde delen van het schip.
Over de "naad" die tussen twee sekties liep, had men nu een koperen plaat gelegd, zodat de passagiers er niet met de hakken in zouden stappen. Sommige leden van de bemanning maakten gebruik van de "naad" door hem als notenkraker dienst te laten doen!

07.00 uur was er voor de deckboy even tijd voor ontbijt, waarna hij weer terug ging naar het dek om de kussens op de stoelen uit te leggen.
Dat werd meestal gedaan door twee deckboys en een steward met behulp van een karretje waarop de kussens gelegd konden worden.
Die kussens en ook de dekens moesten, evenals de dekstoelen, worden gehuurd.
De opslagplaats voor de stoelen voor het Promenadedek (overdekt en Rubberdek genoemd vanwege de rubbervloer) was "De Scene", eigenlijk de ingang naar de ruimte achter het toneel.
De stoelen voor het Upper Promenade dek waren opgeslagen in kast U2. Van dit dek werd 's avonds alles opgehaald, dekens en kussens, hetgeen niet hoefde te gebeuren op het Promenadedek aangezien dit overdekt was en van grote ramen voorzien.

Voor de hutsteward begon de dag eveneens vroeg.
06.00 uur opstaan en de gang doen. De gang was in de was gezet en moest elke dag worden schoongemaakt. Sommige plaatsen waren wat dof geworden en werden een klein beetje bijgewerkt en uitgetold met een speciale machine, zodat alles weer glom als de eerste passagiers 's morgens naar buiten kwamen.
Ook werd de gang gezogen, en omdat dit alles vrij intensieve bezigheden waren, droeg de hutsteward nu ook zijn oude kleren.
06.45 uur was je op dek. Thee serveren voor hen die vroeg opstonden en dan hun eerste kopje wilden nuttigen.
Zo in de loop van die uren kwamen de orders binnen voor het ontbijt.
Meestal wist de steward zelf wel welke passagiers het ontbijt in hun hut wilden nuttigen.
Hij gaf hen dan het gebruikelijke menu voor die dag en nam de bestelling op, ging het ontbijt halen en serveerde het.
Dat was niet zomaar een, twee, drie.....en klaar is Kees!
Nee....alles moest in stijl, en dus werd de tafel keurig netjes gedekt en in orde gebracht alvorens men aan tafel kon.



Holland-Amerika Lijn
Civiele Dienst

S.S. .....

GOEDE MORGEN!
GUTEN MORGEN!

GOOD MORNING!
BONJOUR!

Vanmorgen om	8	uur
Heute morgen um		Uhr
This morning at		o'clock
Ce matin à		heures

Buitentemperatuur is	..... ° Celsius
Temperatur drauszen ist	
Outside temperature is	..... ° Fahrenheit
Température extérieure est	

Zonnig	Bewolkt	Winderig	Mistig	Stormachtig	Regen
Sonnig	Bewölkt	Windig	Neblig	Stürmisch	Regen
Sunny	Cloudy	Windy	Foggy	Stormy	Rain
Ensoleillé	Nuageux	Venteux	Brumeux	Tempétueux	Pluie

12.12.70 100.000 7-'65 800

Soms was zo'n begin wel heel erg moeilijk als bijvoorbeeld bleek dat de toast net iets te koud was naar de zin van de passagier. De hutsteward moest dan de nodige dekken terug naar de keuken om nieuwe toast en kon dan bij terugkomst in de hut rechtsomkeerd maken om het inmiddels afgekoelde eitje te vervangen door een warmer!
Maar ondertussen was deze ene passagier niet de enige die bediend wenste te worden! Vandaar dat sommige hutstewards "een verbond aangingen" met elkaar en zich bij aankomst aan boord samen aan de passagiers voorstelden.
Er werden dan kaartjes gedrukt aan board, tegen een kleine vergoeding, waarop stond:

"YOUR STEWARD IS .....

ASSISTED BY....."

Beide namen werden dan ingevuld. De eerste naam was de eigenlijke hutsteward die over het blok hutten ging waarin de passagier de reis maakte, en de tweede was de naam van de steward van het aangrenzende blok hutten.
Dat werkte prima. De passagiers zagen telkens twee bekende gezichten en de snelheid waarmee aan hun wensen kon worden voldaan was veel groter.
De hutstewards hadden namelijk een "service" waarin zij konden verblijven wanneer er even niets te doen was, en bij elke hut was een lampje boven de deur aangebracht wat oplichtte wanneer de passagier gebeld had om welke reden dan ook.
Die lampjes stonden in verbinding met een bord in de centrale kamer waar men kon zien of zo'n lampje niet te lang brandde. Was dat het geval, dan werd er direkt een bellboy op afgestuurd of ging de chef hofmeester zelf een kijkje nemen hoe het kwam dat het zo lang duurde voordat de hutsteward bij de betrokken hut arriveerde. Ongeduldige passagiers konden vaak ook niet wachten en hadden dan inmiddels al een telefoontje naar de chef hofmeester doen uitgaan met de vraag waar de steward nu eindelijk bleef.
Voor die steward niet zo'n plezierige zaak en nu er dan ook twee waren, kon men direkt aan de vraag van de tweede passagier voldoen. Dan ging gewoon de "assistent".
Meestal bij terugkeer, zag de "eigenlijke" hutsteward dan dat zijn maat weg was en kwam hij er achter waar zijn "assistent" zat, waarna hij na een tijdje bij de passagiers binnenstapte om te vragen of alles naar wens was en of de "assistent" het wel naar tevredenheid gedaan had. De jongen moest het immers nog leren!

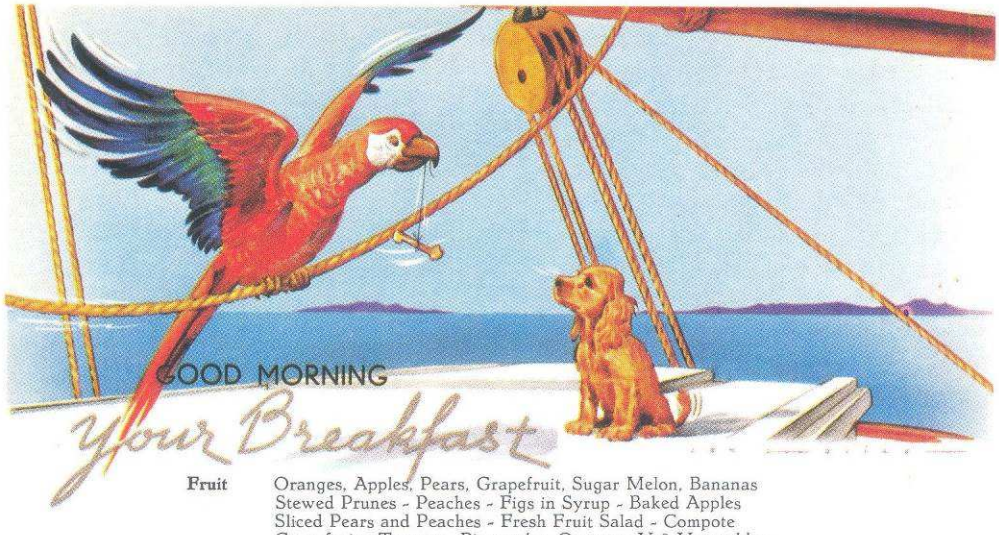
Naast de mannelijke hutstewards waren er ook een aantal stewardessen. Meestal waren zij persoonlijke bediende van alleenreizende vrouwelijke passagiers en vaak gebeurde het dat bij een volgende reis zo'n passagiere er de voorkeur aangaf door dezelfde stewardess bediend te worden.

Als men het ontbijt niet in de hut gebruikte, ging men naar de Salon. Daar was alles in orde gebracht door de Salondienst.
Die werd om 06.30 uur gewekt door de Algemene Dienst en meldde zich een uur later bij de hofmeester of de assistent chef hofmeester. Omdat er op de Noordatlantische route geen havens werden aangedaan (anders dan New York) werden er aan het eind van een dag geen tafels gedekt voor het ontbijt van de volgende morgen.
Zodoende was dit de eerste taak van een salonsteward. Tot grote ergernis kwam het regelmatig voor dat zijn commode, waarin al het bestek lag, maar half gevuld meer was. Grote ergernis omdat de eerste gasten reeds om 08.00 uur bij het opengaan van de Salon, verwacht konden worden.
Het ontbijt werd in één zitting gehouden, omdat de meesten het ontbijt in hun hut nuttigden. Dat kon weleens tot zeer grote problemen leiden als een passagier, die normaal gesproken altijd in zijn hut bleef, plotseling ten tonele verscheen om voor deze keer het ontbijt maar eens in de Salon te gebruiken, en nu, tot overmaat van ramp, een medepassagier op zijn/haar stoel vond!
Ontbijttijd liep van 08.00 tot 10.00 uur een het gebeurde regelmatig dat sommige passagiers vlak voor 10.00 uur aankwamen, tot enig, begrijpelijk, ongerief van de steward, die op deze manier zijn kopje koffie misliep!

Ook in de keukens was het een drukte van belang.

"Als de machine stopt, heb je altijd een schuimspaan om mee te roeien!"

Deze uitspraak van een van de koks aan boord van de "Nieuw Amsterdam" werd ooit eens gedaan in een gesprek met enkele andere bemanningsleden, waaronder een hoofdwerktuigkundige. Onderling verschilde men nog wel eens van mening over de vraag wat nu eigenlijk de belangrijkste afdeling aan boord was.
De dekdienst vond dat men alleen kon varen met bekwaam personeel en dat zonder goede kennis van zaken geen enkel schip ooit in de goede haven terecht zou komen, terwijl men in de buik van het schip van mening was dat zonder het draaien van de motoren de dekdienst ook niets meer kon uitrichten.
De kok in kwestie deed daar nog eens "een schepje bovenop" door bovenstaande uitspraak te lanceren. Immers, wat moest een passagiersschip doen zonder goede keuken?
Aan boord van de "Nieuw Amsterdam" had men over het funktioneren van dit belangrijke onderdeel niet te klagen.
De bekwaamheid van de koks en de verzekering dat er altijd vers voedsel kon worden ingeslagen, bracht met zich mee dat de kwaliteit van het opgediende erg hoog lag.
Het was naast de bekende properheid van het schip een welbekend feit dat de standaard van de keuken er toe heeft bijgedragen dat het schip een succesvol leven heeft geleid.
De keuken was ingedeeld in verschillende afdelingen, en aan het hoofd ervan stond de chef kok, bijgestaan door afdelingschefs (chef de partie).
Zo had men een afdeling voor soepen, sausen, slaatjes, groente, vlees, vis etc. en had men een eigen bakkerij en patisserie.



Fruit	Oranges, Apples, Pears, Grapefruit, Sugar Melon, Bananas Stewed Prunes - Peaches - Figs in Syrup - Baked Apples Sliced Pears and Peaches - Fresh Fruit Salad - Compote Grapefruit-, Tomato-, Pineapple-, Orange-, V-8 Vegetable-, Clam-, Prune-, Grape- and Apple Juice - Hawaiian Punch
Cereals	**Special K High Protein Cereal** Oatmeal - Farina - Milkrice Puffed Rice - Shredded Wheat - Corn Flakes Rice Krispies - All Bran - Puffed Wheat
Hot Cakes (7 minutes)	Buckwheat- and Corn Cakes with Maple Syrup Pancakes with Honey - Waffles
	French Onion Soup au Gratin **Lox and Bagels with Cream Cheese**
Fish	Kippered Herring - Fried Fish - Haddock
Eggs **Omelets**	Boiled - Fried - Turned Over - Shirred - Poached - Scrambled Omelet with: Ham, Bacon, Parsley, Tomato, Mushrooms, Jam, Cheese Spanish and Chickenlivers
Meats	Fried Bacon - Broiled Ham Country Sausages
Grill (15 min.)	Veal Steak with Watercress
Potatoes	Fried Potatoes
Cold Cuts	Holland Ham - Roastbeef - Pork Loins Cervelat-, Plock-, Parisian- and Farmer Sausages
Relishes	Smoked Eel - Sardines in Oliveoil - Tunafish
Cheese	Gouda, Edam, Gruyère, Brie
Preserves	Strawberry, Cranberry- and Cherry Jam Currant and Guava Jelly - Orange Marmalade - Peanut Butter - Honey
Toast	Plain, Milk, Buttered, French, Cinnamon
Bread	Rye-, White- and Graham Bread - Currant Buns - Crescents - Brioches French-, Sweet- and Graham Rolls - Raisin- and Corn Muffins Raisin Bread **Danish Pastries and Coffee Cakes**
Beverages	Coffee - Sanka - Instant Postum - Nescafé - Ovaltine - Chocolate Tea: Orange Pekoe - Java - Camomile - China - Elderblossom Fresh- and Malted Milk - Buttermilk - Fresh Cream - Yoghurt

S.S. NIEUW AMSTERDAM SUNDAY, OCTOBER 14th 1962

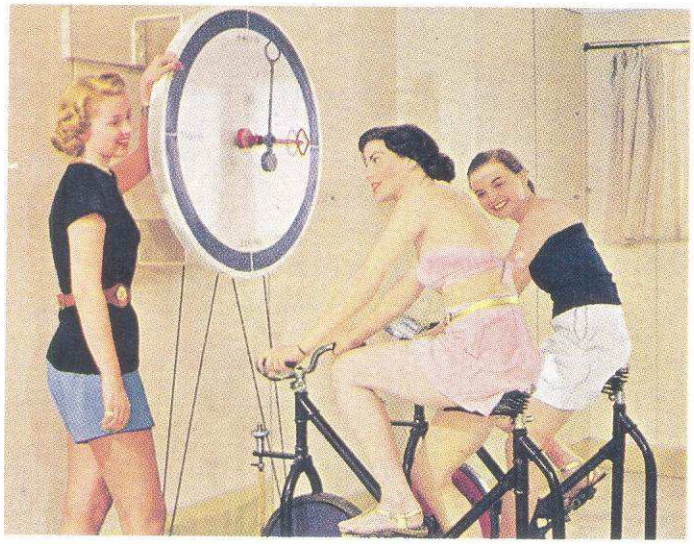
Holland-America Line

Voor het ontbijt had men tevens de beschikking over een vaste groep van ongeveer 5 man die voor de gebakken eieren zorgde. Het uitgebreide menu voorzag namelijk niet alleen in de bekende bacon and eggs, maar bood 's morgens al een keur van omeletten aan.
Die extra ploeg bij het ontbijt zorgde ook voor de vis, gebakken aardappelen, worstjes etc. en zij maakten deel uit van de nachtploeg welke om 22.00 uur de vorige avond begonnen was.
De nachtploeg zorgde er onder meer voor dat de aardappelen voor de volgende dag werden geschild etc. en dat de groente werd schoongemaakt en afgekookt en dat er veel werd gesneden.
Speksnijden, bijvoorbeeld, was een deel van die taken. De hoeveelheid spek die op een dag aan boord werd gebruikt, was zó groot dat men er overdag niet toe gekomen zou zijn dit allemaal klaar te maken. Immers, de snijmachines werden dan zo intensief gebruikt, dat speksnijden niet meer mogelijk werd.
Datzelfde gold voor hamsnijden etc. Alle taken waar snijmachines bij moesten worden gebruikt werden 's nachts gedaan.

De nachtploeg ging tegen 08.00 uur 's morgens weer weg. Alles werd dan overgenomen door de dagploeg, die elke morgen weer de lucht van gebakken kippers moest verwerken om volledig gemotiveerd aan de slag te gaan!
Iedereen had daar last van en wel zodanig dat men zelf geen hap door de keel kreeg!
Maar het overvloedige menu deed het de passagiers erg goed smaken. Zeker de eerste dagen, want daarna at men aanmerkelijk minder gezien het plotseling toegenomen gewicht!
De bakkerij zorgde ervoor dat alles voorzien was van verschillende broodsoorten, alsmede van harde en zachte broodjes, koekjes, rolls en nog veel meer.
Pancakes en flapjacks waren heel erg populair, vooral onder de Amerikaanse passagiers.
Eén geluk had de keukenploeg. De afwas werd gedaan door de Algemene Dienst die eveneens zorg droeg voor het schoonmaken van de keukens, 's nachts!

Na het ontbijt ging de passagier meestal even terug naar de hut die inmiddels weer was schoongemaakt, om vervolgens een plaatsje te nemen op een van de dekstoelen of wat gymnastische oefeningen te doen door "rond het schip te hollen".
Heel erg in trek waren de dekspelletjes, waarbij "shuffle board" de boventoon voerde naast o.a. dektennis en kleiduivenschieten.
Men kon ook wat winkelen, de kapper bezoeken of het solarium of zwembad ingaan, kortom teveel om op te noemen.
Anderen trokken zich terug in de Library om wat te lezen of te schrijven en weer anderen verdwenen na het ontbijt "uit de publiciteit" door zich volledig af te zonderen in de hut.
Als men daartoe een verzoek indiende, kon ook een bezoek aan de brug gebracht worden; door de passagiers erg gewaardeerd, door de bemanning soms met andere ogen bekeken.
Of men belde even naar huis om te vertellen hoe het aan boord was. Niets was onmogelijk en in alle Public Rooms heerste een vriendelijke atmosfeer. Speciaal voor kinderen was er een kinderkamer, onder toezicht van een aantal dames, zodat de ouders rustig aan dek of elders van de reis konden genieten.

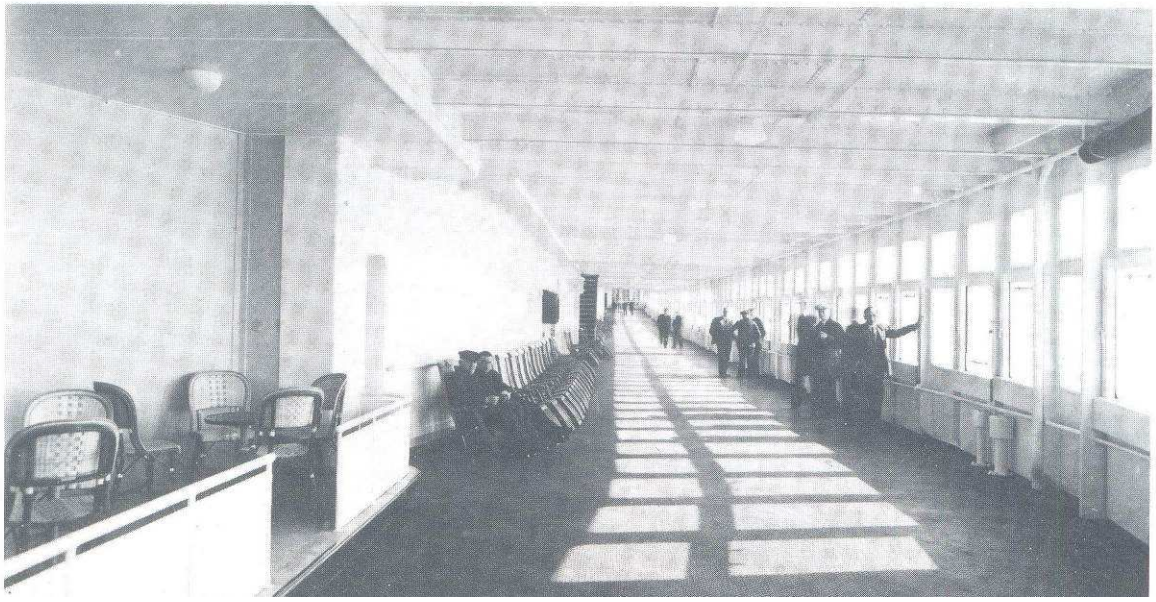
Eerste klas zwembad.



Fitness Centre.

Een blik in de winkelstraat.

Promenadedek Eerste Klas.
Ook wel "Rubberdek" genaamd, vanwege de rubbervloer met de vele nopjes. Links de "Cosy Corner" waar men graag placht te zitten. Men kijkt richting achterschip.



Het Solarium, een oase van rust!

DAY AND NIGHT DIRECT
RADIOCOMMUNICATION
with AMERICA, EUROPE, etc.
SHIP LETTER TELEGRAMS
RADIO GIFT SERVICE

For particulars apply to Radiostation on board.

Dag en nacht rechtstreeksche
Radioverbinding
met EUROPA, AMERIKA etc
SCHEEPSBRIEFTELEGRAMMEN
SURPRISEDIENST

Inlichtingen in het Radiostation

Jour et nuit
Communication Par T. S. F.
aves l'EUROPE, l'AMERIQUE, etc
LETTRES MARITIMES
TELESURPRISES

Toutes les informations dans la station de T. S. V. du bord.

Zomerzegel 1957.

Eerste Klas Library.

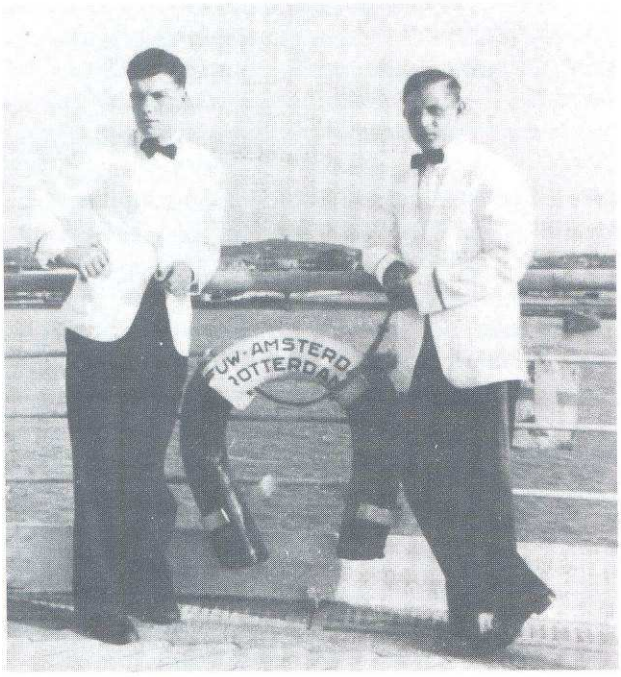
Voor de bemanning stond na het ontbijt weer "schoonmaken" op het programma.
De hutsteward had dan nog van alles te doen voordat met het eigenlijke schoonmaken kon worden begonnen.
Zo kon men de was aanpakken en wegbrengen en meer van dat soort dingen doen.
De taak van de hutsteward was ondermeer het schoonhouden van de hutten, bedden opmaken, het reinigen van bad en toilet en natuurlijk was de voornaamste taak erop toezien dat het de passagiers aan niets ontbrak. Meestal duurde het schoonmaken van de hutten tot ongeveer 13.00 uur. Daartussen door had de steward even de tijd om zelf wat te eten en tot rust te komen, meestal rond 11.30 uur, maar waren er die dag enkele passagiers die er de voorkeur aan gaven laat op te staan, dan liep dit tijdstip al heel vlug uit en was er bijna geen gelegenheid zich even te verpozen.
Het nuttigen van etenswaren door een steward in een hut was verboden, maar toch gebeurde het wel eens dat hij snel even een maaltijd haalde in de keuken, die vlug meenam en even zo vlug in een hut opat voordat het in de gaten liep.
Men gaf de voorkeur aan niet-rokende passagiers. De vloer was daar minder vuil, en over het algemeen was men sneller klaar met luchten.
Een sigaret roken kon de steward alleen in zijn vrije tijd, maar sommigen konden niet zonder, en een hut van rokende passagiers was dan een uitkomst. Immers, daar hing de rooklucht al!
De bloemen werden nagezien, kregen schoon water en de oude bloemen verwijderd en het hele zaakje opnieuw geschikt. Het toilet en het bad werden gereinigd en alles werd van schoon linnengoed, badlakens en handdoeken voorzien.
Dat moest allemaal keurig netjes liggen en/of hangen. Zo moest het embleem van de N.A.S.M. op de dekens precies in het midden van het bed liggen en moesten de handdoeken ook altijd volgens een bepaald ritueel worden opgehangen.

Nadat de laatste passagiers uit de eetzalen waren vertrokken, wat wel eens laat kon zijn, werd begonnen met het "mastiek maken".
De steward dekte zijn tafels zodra de passagiers waren opgestaan, zodat het kon gebeuren dat sommigen van hen wel eens meer dan een half uur eerder klaar waren dan de anderen, omdat hun passagiers veel eerder weg waren.
De anderen moesten hun tafels soms nog na het "mastiek maken" dekken, omdat er op hen werd gewacht om mastiek te gaan maken. Dat was altijd een hele klus, vooral als de tijd tegen kon zitten.
De mastiektaken werden altijd ingedeeld door de eerste bediende van de Salon, die als het ware de rechterhand van de salonchef was.
"Mastiek maken" hield ondermeer het volgende in:
LINNENMASTIEK-hierbij werd al het gebruikte linnen gesorteerd voor de wasserij klaargemaakt. Alles in manden stoppen werd namelijk niet geaccepteerd.
Daarom werd alles uitgezocht op een groot zeil. Elk laken had een nummer. Zo was laken 11a een laken dat gebruikt werd voor een 4-persoonstafel.
Evenzo werden alle servetten, diendoeken etc. apart in balen gesorteerd. Die werden dan later naar beneden gesjouwd en wanneer men indenkt dat gemiddeld 30 lakens van 1 kg in een baal zaten, dan begrijpt men wel dat deze bezigheid niet bepaald hoog aangeschreven stond bij de bemanning, en zeker niet waar het de omgekeerde route, trap op, betrof.
Altijd waren er wel enkele chefs-de-rang aanwezig om controle te houden op de juiste hoeveelheid linnen van elk formaat, welke aan de wasserij werden aangeboden.
Evenals bij de salonstewards had de hutsteward de "linnenmastiek".
Ook hier werd het door de wasserij niet geaccepteerd als alles door elkaar lag en ook hier moest alles eerst uitgesorteerd worden op een zeil, naar nummer van het laken.

Dus ook hier weer tafellakens, servetten, diendoeken etc. en handdoeken, alsmede lakens en slopen.
GLAZENMASTIEK-Het "poleren" van de glazen werd door de steward gedaan die zijn tafels dekte.
In het glazenhok werden ze gespoeld en gedroogd en dan in rekken naar boven in de Salon gebracht, alwaar de rekken in de glazenkasten werden geschoven.
BESTEKMASTIEK-Op de "Nieuw Amsterdam" werd zwaar verzilverd bestek gebruikt in de Salon. Om dit in optimale conditie te houden, vergde dit bestek nogal wat onderhoud, vooral de eierlepeltjes waren daar een goed voorbeeld van. Als die tijdens het ontbijt gebruikt waren, sloeg het zilver soms zwart uit, wat de stewards flink wrijven opleverde om de glans van die dingen weer terug te krijgen.
STOFZUIGEN-gebeurde altijd in twee ploegen, onder toezicht van een chef-de-rang. Vaak ook werden tussen deze twee ploegen wedstrijden gehouden. Een steward stofzuigde, terwijl de anderen de stoelen weghaalden en weer terugzetten en de chef-de-rang toekeek.
MENAGEMASTIEK-Een chef-de-rang werd hiermee belast. Hij moest er voor zorgdragen dat de verschillende vaatjes zout, peper en de aantallen sausen etc. benevens de hoeveelheid olie en azijn voor elke tafel werd aangevuld.
BLOEMENMASTIEK-Op elk tafeltje waren bloemen geschikt en het was de taak van een chef-de-rang en een commis deze bloemen te "onderhouden", hetgeen inhield dat de oude bloemen vervangen moesten worden door verse. Ogenschijnlijk een makkelijke taak, maar gezien de hoeveelheid een zeer lastig karwei, temeer daar alle "mastiek maken" slechts in een uur gedaan kon worden!
Later werden de bloemen vervangen door planten, hetgeen het bijhouden duidelijk ten goede kwam.
BOUILLONMASTIEK-Aan enkele chefs-de-rang, samen met een paar deckstewards, werd opgedragen bouillon te schenken op het dek. Dat gebeurde altijd om 10.30 uur. Men liep rond met een trolley waarop een ketel bouillon stond, en tevens werden crackers geserveerd.
Vooral op een wat frisse ochtend was de warme bouillon een welkome versnapering. Voor hen die geen bouillon wensten te gebruiken, werd koffie geschonken, hetgeen allemaal werd verzorgd door de pantry, die ook toast, sandwiches, fruit, biscuits en thee verzorgde.

Bouillon serveren op het Upper Promenadedek.

Na het "mastiek maken" kon de salonsteward zich even terugtrekken in de messroom om wat te eten of te rusten. Officieel kon dat vanaf 11.00 uur maar in de praktijk kwam hier weinig van. Immers, het "mastiek maken" kon gemakkelijk uitlopen en niet zelden restte slechts een half uur alvorens om 12.00 uur een start te maken met het in orde brengen van de eetzalen voor de lunch.



Tussen de bedrijven door was er even gelegenheid om te pauzeren.

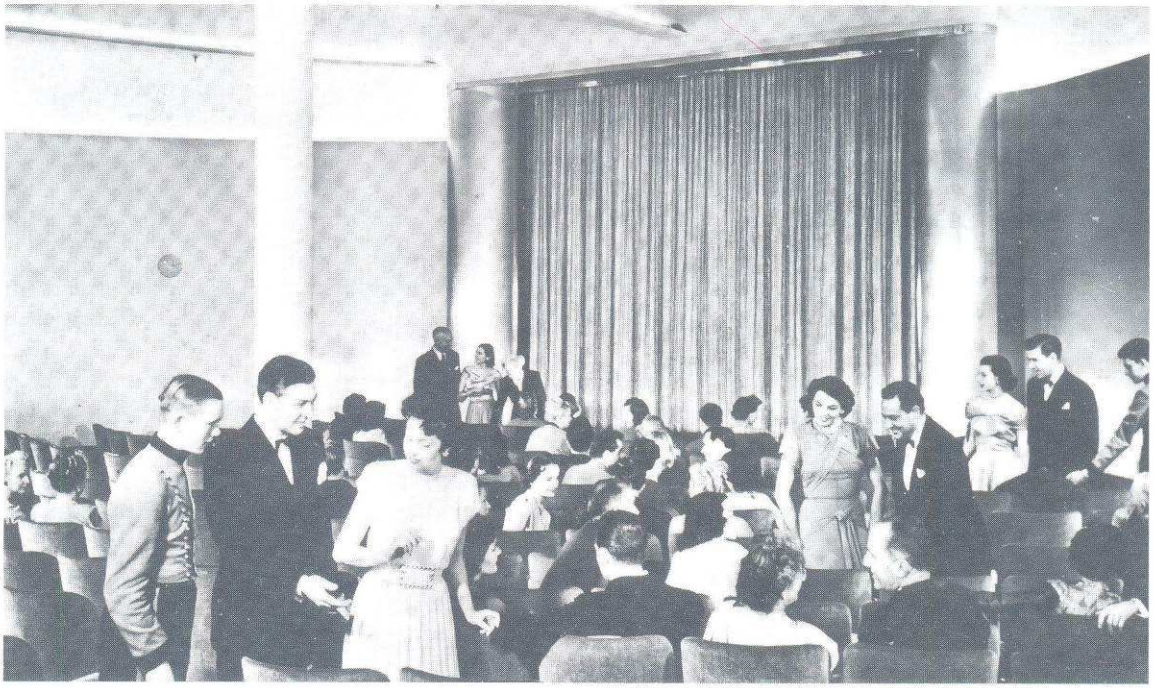
De Lunch.

De tafel was nu wel gedekt. Dat had men reeds gedaan direkt na afloop van het ontbijt. Alleen de glazen en servetten moesten nog komen, alsmede de menukaarten.
De glazen stonden in rekken omdat het onverstandig zou zijn deze op de tafels te zetten, gezien het gevaar dat het eventueel rollen van het schip met zich mee kon brengen.
De servetten werden uit de kast gehaald onder toezicht van een chef-de-rang die kontroleerde of de juiste hoeveelheden naar de juiste plaatsen gingen.
De menu's werden per wijk uitgedeeld op de betreffende commodes. Altijd waren er veel te weinig van die kaarten aanwezig voor de hoeveelheid passagiers.
Dat leverde soms zenuwachtige momenten op onder het bedienend personeel als bleek dat de passagiers in grote aantallen tegelijk hun maaltijden kwamen nuttigen. Had men geluk dan kon men de menukaarten proberen te lenen bij een collega, maar anders moest men een rijke fantasie en een grote inventiviteit bezitten om zich uit de situatie te redden.
Evenzo had dit betrekking op de vele verzoeken van passagiers een menukaart (of meerdere) als souvenir mee naar huis te kunnen nemen.
Veelal kon aan deze verzoeken toch worden voldaan en kreeg de passagier aan het eind van de reis een keurig setje menukaarten aangeboden in een enveloppe.

Tijdens de lunch werd hetzelfde ritueel opgevoerd als tijdens alle andere maaltijden. Een chef-de-rang nam de bestelling op, waarna alles van de, onder de Salon gelegen keukens naar boven moest worden gebracht door commis.
Een zwaar karwei, daar de schalen op zich al van een zware uitvoering waren.
Eenmaal geplaatst op de commode werd het op schalen naar de passagiers gebracht en daar van de schaal op het bord geserveerd.

Gedurende de gehele zitting werd alles keurig in de gaten gehouden, of alles wel gesmeerd liep en of de stewards zich wel naar behoren gedroegen.
Zo mocht er door een steward niets van eventuele restanten op de schalen worden genuttigd.
Daarop werd onderaan de roltrap streng toezicht gehouden, en als men afdalende op de trap de twee schoenen van de controleur zag "aankomen", moest men snel zijn, want de controle ging tot in de mond !
In die uren na de lunch en ook later op de dag na het diner, bestond er ook de mogelijkheid van BIOSCOOPMASTIEK.
Men speelde dan voor ouvreuse en deze taak werd na de eerste zitting altijd waargenomen door een bellboy. Na de tweede zitting nam dan een commis het van hem over, en wel om twee redenen: in de eerste plaats was de aanwezigheid van de commis in de Salon tijdens de tweede zitting dringend gewenst en in de tweede plaats mocht een bellboy van de Arbeidsinspektie nooit twee keer achter elkaar hetzelfde werk doen, gezien zijn jeugdige leeftijd.
Zo tegen 14.00 uur startte men de tweede zitting. Opnieuw moesten de tafels worden gedekt en opnieuw waren daar de problemen met de menukaarten en te laat vertrekkende gasten. Na de tweede zitting, die ongeveer om 15.30 uur eindigde werd weer begonnen met "mastiek maken".
Bij mooi weer bleven veel passagiers aan dek om daar hun lunch te gebruiken. Meestal was de lunch dan rond 14.00 uur afgelopen en kon men gaan opruimen om zich daarna voor te bereiden op het serveren van de middagthee, en in het gevolg van de decksteward verscheen de deckboy met een tray met koekjes. Tevens liepen er nu ook een paar chefs-de-rang mee met een plateau met suiker, citroen en meerdere mogelijkheden om de verfijning van de smaak ten goede te komen.
Ook de Patisserie had het dan druk. Gebak en taartjes waren op een reis uitermate welkom, in het bijzonder het Hollandse gebak, waar de Amerikanen erg verzot op waren. De Patisserie verzorgde op warmere dagen tevens de verschillende ijssoorten.

Bioscoopmastiek! – Links de Bellboy.



Het Diner

De middag vloog om en iedereen ging zich opmaken voor het hoogtepunt van de maaltijden: Het Diner!
Vooral in de Eerste Klas werd vooraf nog wel eens een party gegeven, waardoor het voor de hutsteward druk werken was. Hij nam alle bestellingen op en zorgde ervoor dat deze geserveerd werden. Daarnaast kon hij opgeroepen worden voor velerlei taken zoals het schoenen poetsen, knopen aan een shirt zetten of ijs in de hut brengen.
In de middag kwam dan ook de nachtploeg uit de keuken even terug om snacks, als bitterballen en andere warme hapjes te verzorgen, terwijl de afdeling van de slaatjes voor paling, zalm en zoutjes zorgde, als klein gerecht bij het aperitief.
Tijdens het diner kwam het "belang" van een eerste of tweede zitting zeer duidelijk naar voren.
Reserveringen konden al worden opgegeven bij de boeking, of, als men dat nog niet gedaan had aan boord aan het adres van het Chief Steward's Office. Bij de reservering werd ook gebruik gemaakt van de Berthing List, opgesteld door de Purser.
Op die lijst stonden de passagiers vermeld, met hun hutnummer. Omdat de tafels dus twee keer gebruikt werden, werden de tafelnummers met verschillende kleuren achter de naam van de passagiers ingevuld.
De eerste zitting in ROOD, de tweede zitting in BLAUW. Nu was er ook nog een derde mogelijkheid en dat was de invulling van het tafelnummer in GROEN.
Passagiers die een zogenaamde "open zitting" gereserveerd hadden, konden dan van hun tafel gebruik maken op het moment dat zij dat zelf wensten, hetzij in de eerste, hetzij in de tweede zitting.
Dubbele bezetting van zo'n tafel was dus absoluut niet mogelijk.
Zo na een paar dagen werd die lijst weer een keer herzien. Immers, wanneer het schip de reis aangevangen had en men een paar keer met andere passagiers aan tafel had doorgebracht, kon het zijn dat men er de voorkeur aan gaf om elders te gaan zitten, of om geplaatst te worden bij enkele andere gasten waarmee men ondertussen bevriend was geraakt.
Soms ook wist men niet vantevoren dat er zich kennissen e.d. aan boord bevonden. Men kwam daar dan achter wanneer men in de passagierslijst had gekeken die elke reiziger kreeg (in boekvorm gedrukt) en waarin tevens enkele gegevens omtrent de bemanning en het schip zelf stonden.
In zo'n geval vroeg men ook vaak overplaatsing aan. Slechts zelden kwam het voor dat men naar een andere tafel wilde, omdat de bediening van de steward in het geheel niet beviel.

De chef van de Salon maakte ook een tafelindeling, en wel voor de chefs-de-rang en de commis (de-rang), en had tevens een eigen rayon in de Salon. Daarbij werd ervan uitgegaan dat elke steward een ongeveer evengrote hoeveelheid passagiers te bedienen kreeg.

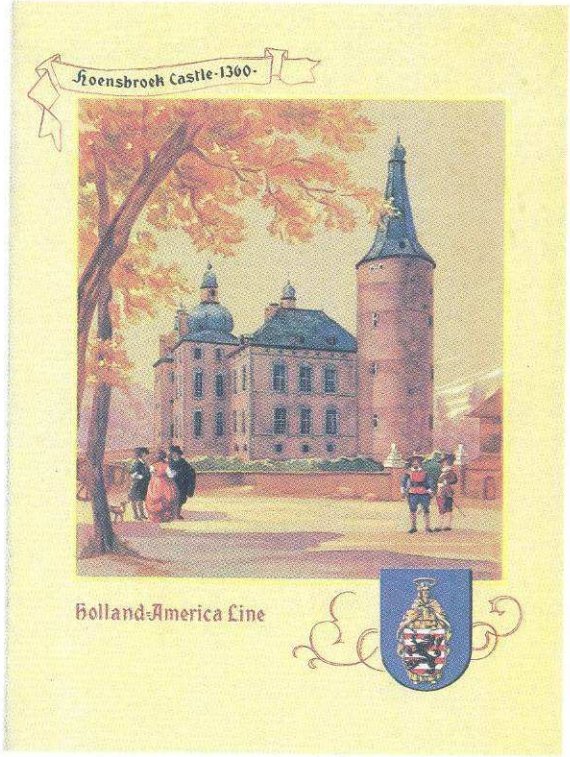
Tijdens het diner hadden de volgende leden van de bemanning hun "eigen tafel":
Kapitein, eerste stuurman hoofdwerktuigkundige, dokter, purser en social directress.
De social directress was de gastvrouwe van de maatschappij. Zij stond naast de staf bij het embarkeren der passagiers tijdens een cruise en stelde deze voor als welkomstgroet aan de passagiers.
In overleg met de chef hofmeester zocht de kapitein de mensen uit die met hem aan tafel zouden ziten. Er werd dan aan de gasten gevraagd of men het op prijs stelde aan te zitten aan de kapiteinstafel, want niet iedereen wenste in het middelpunt van de belangstelling te staan.

De kapitein had namelijk zijn tafel in de tweede zitting en die tijd was vooral in trek bij hen die vooraf eerst uitgebreid een cocktail gebruikt hadden in een van de Public Rooms, en zich eerst wilden verfrissen en kleden.
Vaak ook was dit laatste voor de dames van doorslaggevende aard te kiezen voor de tweede zitting, omdat het tonen van de vele, kleurige avondtoiletten aan boord van transatlantische schepen een cultuur op zich was geworden.
De meer ervaren, en de wat oudere reiziger had niet zo'n behoefte aan deze voorstellingen en wilde dan in rust de maaltijd in eerste zitting gebruiken.

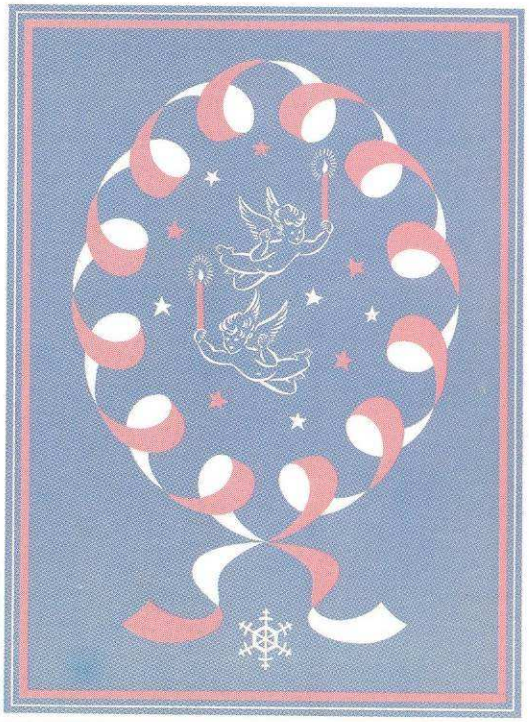
Voor de gasten van de andere officierstafels werd eenzelfde procedure gehanteerd.
Er was tijdens de lunch en het diner ook een speciale kindertafel, maar echt happy was men daar niet mee.
Meestal werd aan ouders het advies gegeven om met de kinderen de maaltijden in de hut te nuttigen. Dat was rustiger en minder storend, en dat gold natuurlijk vooral voor de kleineren.
Waren de kinderen wat groter, dan konden zij meestal mee naar de eerste zitting. Een speciaal kindermenu was er eigenlijk niet. De meeste ouders maakten een keuze uit hetgeen er voor henzelf op de menukaart stond, en het moest wel erg vreemd lopen als daar niets voor de kinderen op stond!

De Eerste Klas Salon, een toonbeeld van schittering.

Ook nu, tijdens het diner, dezelfde grote problemen weer. Vooral in de Cabin Klas en de Toeristen Klas was dit een moeilijk te verteren punt voor de stewards. Ofschoon het menu iets kleiner was, in vergelijking met de Eerste Klas, en men in de twee andere klassen iets sneller at en minder lang bleef natafelen, moest men het in die eetzalen doen met een kleinere bezetting van bedienend personeel.
Daarbij kwam dat de stewards alles zelf moesten doen! Men bediende zelf, haalde de bestelling zelf op en men had geen commis bij de hand met wie de onderlinge tekorten aan menu's geregeld konden worden.
Het werk duurde misschien wel korter, maar was veel intensiever!
In de Toeristen Klas werd alleen het vlees uitgeserveerd. De rest van het menu werd opgediend in legumières.
Een voordeel in deze Klasse was dat de keuken gelijkvloers lag. Dit in tegenstelling tot de Eerste- en Cabin Klas waar de keukens onder de eetzalen lagen.
Een ander verschil was het gebruik van de servetten.
In de Eerste Klas kreeg men bij elke maaltijd een schoon servet, terwijl, bijvoorbeeld in de Toeristen Klas het servet in een envelop bewaard werd. Op de envelop stond de naam van de passagier hetgeen het direkte kontakt wel ten goede kwam!
Alle menukaarten werden aan boord gedrukt en alleen de meer bereisde passagiers merkten op dat de menu's konstant rouleerden. Alleen op die manier was het mogelijk een kostencijfer te bepalen.
Zodoende kwam een menu na 7 of 14 dagen weer terug en dat herhaalde zich telkens weer.



Menukaart Diner, Eerste Klas, dinsdag 25 april 1950.



Menukaart Afscheidsdiner Eerste Klas, zondag 1 januari 1956.

Menukaart Afscheidsdiner Toeristenklas, dinsdag 15 mei 1956.

Farewell Dinner

Sunday, January 1st 1956

Today's Suggestion

Beluga Malossol Caviar sur Socle
*
Véritable Green Turtle Consommé Xérès
*
Poached Supreme of Havana Pompano Bosniaque
*
Châteaubriand Sauté, Garnished
*
Braised Celery, Madeira Sauce
*
Tossed Salad
Thousand Islands Dressing
Assorted Compôte
*
Charlotte Nieuw Amsterdam
Petits Fours - Friandises

R.M.S. „NIEUW AMSTERDAM"

Happy New Year

MENU

Hors d'Oeuvre
Fresh Cuban Shrimp Cocktail, Fine Champagne - Niçoise Salad
Beluga Malossol Caviar sur Socle - Fresh Fruit Cup with Liqueur
Californian-, Ripe-, Spanish Green- and Stuffed Olives
Chilled Hearts of Table Celery - Scandinavian Relishes
Smoked Norwegian Salmon, Sturgeon, Filet of Brook Trout, Holland Eel

Soups
Cream Madeleine - Véritable Green Turtle Consommé Xérès
Cold Cream Cyrano

Fish
Fried Filet of English Sole Vénitienne
Poached Supreme of Havana Pompano Bosniaque

Relevés
Larded Baron of Beef Bouquetière - Roast Leg of Spring Lamb Dubarry

Hot Entrée
Châteaubriand Sauté, Garnished

Cold Entrées
Chaudfroid of Wild Duckling Lambertye - Brisket Oxtongue Ecarlate

Grill (15 minutes)
Spring Chicken, American Style - Tenderloin Steak, Choron Sauce
Breaded Veal Chop Wellington

Vegetables
Buttered Fine Garden Peas - Baked Tomatoes - Braised Celery, Madeira Sce
Steamed Siam Rice - Spaghetti- and Macaroni, Meat Sauce
Potatoes: Sauté, French Fried, Mashed, Boiled, Baked Idaho

Sherbet
Neige Fondant au Liqueur

Roast
Young Vermont Turkey, Cranberry Sauce
Roast Barded Pheasant, English Style

Salads and Compôtes
Hearts of Lettuce - Tossed Salad
French-, Thousand Islands- and Gribiche Dressing
Assorted Compôtes

Cheeses
American-, Dutch-, French- and Swiss Cheeses
Uneeda Biscuits - Dutch Rusks - Crackers

Dessert
Charlotte Nieuw Amsterdam - Farewell Cake - Coupe Peach Melba
Vanilla- and Banana Ice Cream - Parfait Rothschild
Fruit Jelly Chantilly - English Cake
Petits Fours - Friandises

Figs and Dates - Mixed Nuts - Stem Ginger in Syrup

Menu Afscheidsdiner Eerste Klas, zondag 1 januari 1956.

Menu Afscheidsdiner Toeristenklas, dinsdag 15 mei 1956.

R.M.S. NIEUW AMSTERDAM — TOURIST CLASS

Farewell Dinner

TUESDAY, MAY 15th 1956

MENU

Hors d'Oeuvre
Fresh Fruit Cocktail with Liqueur
Chilled Hearts of Table Celery - Red Radishes
Bagration Salad

Soups
Cream Garbure - Consommé Ambassadeurs

Fish
Fried Filet of English Sole, Tartar Sauce

Relevé
Dutch Steak Sauté au Beurre

Vegetables
Buttered Garden Peas - Asparagus, Hollandaise Sauce
French Fried- and Boiled Potatoes

Roast
Brussels Poularde, Roasted on Spit

Salads and Compôte
Quatre Saisons Salad
American Dressing
Assorted Compôte

Dessert
Farewell Cake
Coupe Strawberry Melba
Fresh Fruit
Coffee

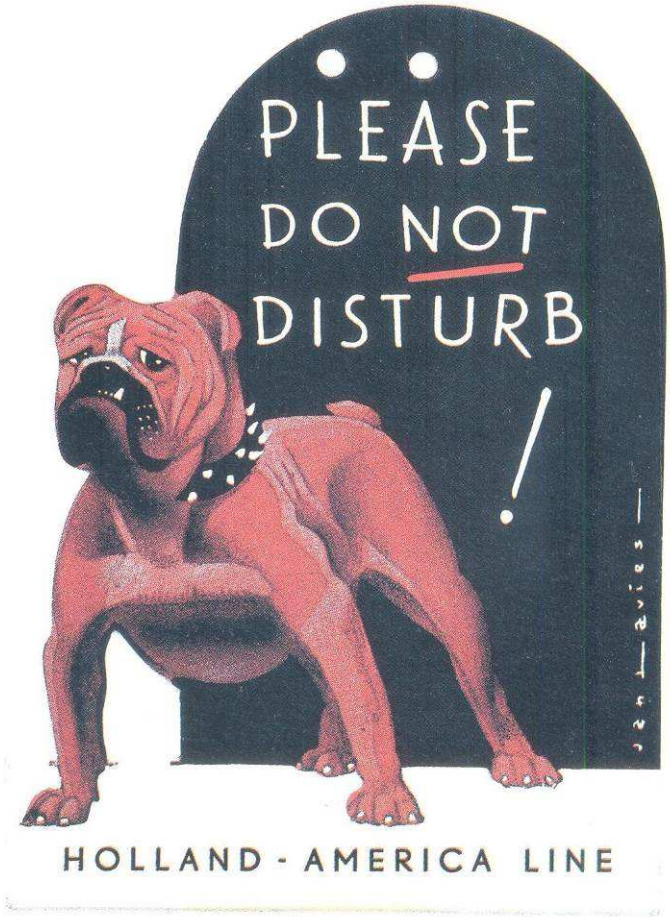
Passagiers die iets speciaals wensten te eten konden dat gedurende de dag opgeven bij de assistent chef hofmeester of de adjunkt chef hofmeester van de wijk. Zo kon het voorkomen dat de chef kok in de loop van de dag in het bezit kwam van een flink stel bonnen waarop die bestellingen stonden. Natuurlijk gaf zo'n grote hoeveelheid "speciaaltjes" de nodige extra drukte in de keuken, maar aan boord was voorraad genoeg om de meest exotische gerechten te kunnen bereiden.
Direkt aan tafel iets speciaals vragen was heel moeilijk want men had in die tijd nog geen magnetronovens en het plotseling klaar maken van een ander gerecht vergde vaak zoveel tijd dat de passagier er maar beter vanaf kon zien zijn plannen in die richting kenbaar te maken.
Vooral tijdens het diner werd er een heel groot beroep gedaan op de chef kok en zijn mannen. Iedereen had zijn taak en alles werd in de gaten gehouden door sous-chefs en dienstdoend sous-chefs, alsmede de dienstdoend chef-kok en natuurlijk de chef kok zelf. Knechten garneerden de maaltijden af met een komkommer of tomaat, een ei of een radijs, en leerden op die manier de beginselen van het vak.
Er werd in deze afdeling ook uitgebreid aandacht besteed aan de fabricage van een "birthday-cake" die een jarige passagier op zijn geboortedag aangeboden kreeg. Evenzo trof een pas getrouwd paar, dat een deel van de huwelijksreis aan boord meemaakte, een passende traktatie. Meestal werd door de impulsieve Amerikanen dan tevens een loflied ten gehore gebracht.

Een verjaardag aan boord werd altijd iets bijzonders!

Joodse passagiers, die dat wensten, konden aan boord gebruik maken van kosher voedsel, hetgeen onder rabbinaal toezicht in New York was bereid en in aluminiumfolie ingeslagen werd. Men hoefde dit alleen maar op te warmen waarna de passagier het aan tafel zelf kon openen en op het bord leggen alvorens het te nuttigen.
Volgens Joods gebruik mocht alleen gegeten worden met nog niet eerder gebruikt bestek en de maatschappij zag er nauwlettend op toe dat aan deze wensen gehoor werd gegeven. Altijd was er voor Joodse passagiers nieuw bestek dat hen gedurende de gehele reis ter beschikking stond.
De meeste Joodse passagiers echter, aten van wat het menu hen bood.
Op speciale Joodse feestdagen was er zelfs een "eigen" Joodse keukengroep die in een apart deel van de keuken werd gezet.

Niet altijd waren de passagiers even makkelijk en regelmatig kreeg de maatschapppij een klacht toegestuurd, welke werd doorgespeeld naar de chef hofmeester die op zijn beurt het briefje delegeerde naar degene die de supervisie had gehad over het rayon waarin de bewuste passagier zijn tafel of hut had gehad.
"Gaarne uw commentaar", zag de rayon-chef of hofmeester dan op zijn briefje staan, en hiermee moest hij naar de steward toe om verhaal te halen en zijn bevindingen op schrift te stellen.
De steward moest dan wel diep in zijn geheugen duiken, want niet zelden had de klacht betrekking op iets wat drie reizen terug gebeurd was.

Inmiddels was tijdens het diner de hutsteward druk bezig geweest met het "nachtklaar maken" van de hutten.
Sommige passagiers hadden 's middags hun bed gebruikt, hetgeen er dan weer rommelig bijlag, zodat het nu weer werd opgemaakt. De sprei ging eraf, het kooilampje aan, de pyama op bed (werd 's morgens onder het kussen gelegd), het bed opengeslagen, eventueel even gestofzuigd, asbakken geleegd, badkamer en toilet gereinigd, fruit neergelegd en de gordijnen dichtgedaan.
Nog even de hut nakijken en de passagier kon met een gerust hart van zijn nachtrust komen genieten.
De hutsteward kon zich nu enigszins gaan verpozen in de bemanningsverblijven, hetgeen van de salonsteward niet kon worden gezegd. Die moesten nu eerst weer "mastiek maken". Het was soms 24.00 uur alvorens hij klaar was. Veel tijd om wat te vertieren was er niet want de volgende dag zou al weer om 06.30 beginnen als hij gewekt werd door de Algemene Dienst.



De Hond!!

De avond aan boord.

In de late uren van de dag bloeide het uitgaansleven aan boord.
Vaak waren er artiesten van grote naam aan boord, zoals de Andrew Sisters en één van de meest regelmatig terugkerenden was Pia Beck.
Maar ook zij die nu niet eens een keer in hun rol van artiest de overtocht maakten, bleven niet onopgemerkt.
Meestal wendde de chef hofmeeester zich tot hen met het verzoek of zij bereid waren een avond iets van hun kwaliteiten te tonen aan het publiek.
Soms stemde men erin toe, maar anderen moesten helaas laten weten dat ze niet op zijn verzoek in konden gaan zonder toestemming van hun impressario.

Niet alleen kon men zich vergapen aan optredende artiesten. Vaak ook reisden er met het schip acteurs en hooggeplaatste figuren mee, zoals Clarke Gable, Katharine Hepburn en de schrijver van het voorwoord, Mr.Dr.J.M.A.H. Luns, in zijn funktie als Minister van Buitenlandse Zaken.

Zij gaven er de voorkeur aan de reis naar en van Europa met een schip te maken vanwege de rust die men aan boord had.
Soms moesten vooral de acteurs en actrices ervaren dat die rust niet altijd gewaarborgd werd. Katharine Hepburn voelde zich tijdens een reis niet op haar gemak door de vele blikken die zij kreeg toegeworpen en verzocht toen plaats te mogen nemen op de brug waar zij "far from the madding crowd" menig uur doorbracht.
Naast de artiesten trad ook elke dag het scheepsorkest op.
Al deze optredens werden aangekondigd op het schip middels borden en programma's, welke aan boord gedrukt werden.

De Jungle Bar. Een van de beroemdste bars op zee!

Natuurlijk waren de Public Rooms in deze late uren erg druk bezet.
Dan wilde men ook wel eens een kaartje leggen etc. hoewel er vooral in de Eerste Klas nadrukkelijk op gewezen werd dat sommige passagiers een ander doel voor ogen hadden dan alleen maar spelen!

Kinderoppasdiensten zorgden er ook nu weer voor dat de ouders zich niet ongerust hoefden te maken over het wel en wee van hun kroost! De vergoeding van 1 dollar per uur tot middernacht(daarna 2.50 dollar per uur!) werd graag voldaan.

Een zeer geliefde bezigheid was de paardenrace, waarbij men tevens een gokje kon wagen welk "paard" als eerste zou finishen.
Deze races werden ook voor kinderen georganiseerd op een ander tijdstip van de dag, evenals de schildpaddenrace. Tijd speelde bij de schildpaddenrace helemaal geen rol. De lucht die in het hok, waar de dieren waren ondergebracht, hing, was voor de steward die ze eruit moest gaan halen voldoende reden om een pleister rond de neus te doen alvorens het schildpaddenhok te betreden, maar ondanks deze onvolkomenheid leverde de schildpaddenrace toch een boeiend spektakel op een recht stukje groen race-tapijt!

Ondertussen werd in de keuken alles in orde gebracht voor het slot van die dag: het Nachtbuffet, waarbij de chef kok na een zeer lange dag geacht werd in de Eerste Klas ten tonele te verschijnen om daar de ovaties voor "zijn" kookkunst in ontvangst te nemen. De animo hiervoor moest door de chef worden gezocht in de reserves die hij bezat, want meestal had hij de voorkeur gegeven aan wat nachtrust, maar het hoorde bij de representatieve taak, evenals het uit ijs houwen van sculpturen, welke getoond werden

op het grote Showbuffet tijdens de voorlaatste avond op zee, wanneer ook het afscheidsdiner werd georganiseerd omdat de kapitein dan meestal nog gelegenheid had aan tafel aan te zitten.
De chef kok toonde dan zijn artistieke kunsten door in de Salon met ijsbeitel en hamer ware kunstwerken uit het ijs te toveren.

Terwijl de Algemene Dienst hard bezig was met het opruimen en het schoonmaken van het schip en de stewards het nachtbuffet verlaten hadden, liep in de vroege uurtjes van de volgende dag de chef van de nacht zijn rondjes over het gehele schip. Ook hij was eerst aanwezig geweest bij het nachtbuffet. Meestal was er wat tijd voor een praatje met enkele passagiers voordat het bericht "laatste order" werd gegeven als hij zag dat het aantal mensen aan de bar terug ging lopen.
Als alles "dicht" was en bijna iedereen van de nachtrust genoot, controleerde hij nog eenmaal de dekken etc. om daarna het rapport over zijn wachttijd te schrijven in het nachtrapportenboek ten kantore van de chef hofmeester, zodat het de volgende morgen gebruikt kon worden bij de stafvergadering. Soms gebeurden er dingen in de nacht die diskreet behandeld moesten worden. Dan werd een apart rapport geschreven en aan de chef hofmeester gericht.
Het is eens voorgekomen dat een passagiere een middel had gebruikt om kroeshaar sluik te krijgen. Hierdoor begon haar haar uit te vallen, waardoor zij in paniek en hevig huilend de nachtwacht in het Chief Steward's Office belde. De chef van de nacht heeft toen een kapster uit bed laten halen om alles weer in orde te brengen!
Vooral jeugdige studenten wilden het feest nogal eens voortzetten in hun eigen hut of daarbuiten. Zodoende eindigde het rapport van de nachtchef eens met de regel: "En de dekstoel gestreken!", hierbij wijzend op hetgeen hij in de vlaggemast gevonden had!
Nadat alles op slot was, ging ook hij naar bed, maar bleef oproepbaar.
Alleen de schoonmaakdiensten en de wachtlopende dek, radio- en machinediensten liepen nu nog door, evenals de nachtstewards, die ervoor moesten zorgen dat eventuele nachtelijke wensen van de passagiers vervuld werden.
Ook poetsten deze nachtstewards de schoenen van de passagiers die daar prijs op stelden en die daarvoor de schoenen buiten de deur van de hut zetten.

New York

Als men de laatste avond "afscheid" genomen had van het schip en haar bemanning, omdat daar in de ochtend van het aanlopen weinig tijd voor was, werd alles in gereedheid gebracht voor het disembarkeren.

In de vroege ochtend, 2 uur voor aankomst in New York, bij het bekende punt Sandy Hook, stapte de U.S. Immigration en de U.S. Health Inspectors aan boord om alle passagiers te controleren op hun paspoorten enz. en de emi- of immigrerende reizigers op de verplicht meegebrachte röntgenfoto's, en hun politieke gezindheid.
Daartoe werden er in de Grand Hall tafeltjes neergezet waarlangs de passagiers op volgorde van de hen verstrekte nummers moesten lopen ten einde vragen te beantwoorden etc.
Afhankelijk van het aantal passagiers nam dit zoveel tijd in beslag dat het schip vaak al vast lag en men nog met passagiers bezig was.

Lounge stewards, die werkzaam waren in de Grand Hall brachten grote schalen met sandwiches en ook koffie, die door de Amerikaanse ambtenaren konden worden genuttigd.

Alle bemanningsleden kregen van de US Immigration een pasje. Voor je dat pasje kreeg, moest je heel wat vragen beantwoord hebben.
En voordat je van boord ging, moest je eerst dat pasje laten zien hetgeen gecontroleerd werd op de "crew list". Was je niet gecontroleerd, of had je je pasje niet bij je, dan kwam je gewoonweg niet de wal op.

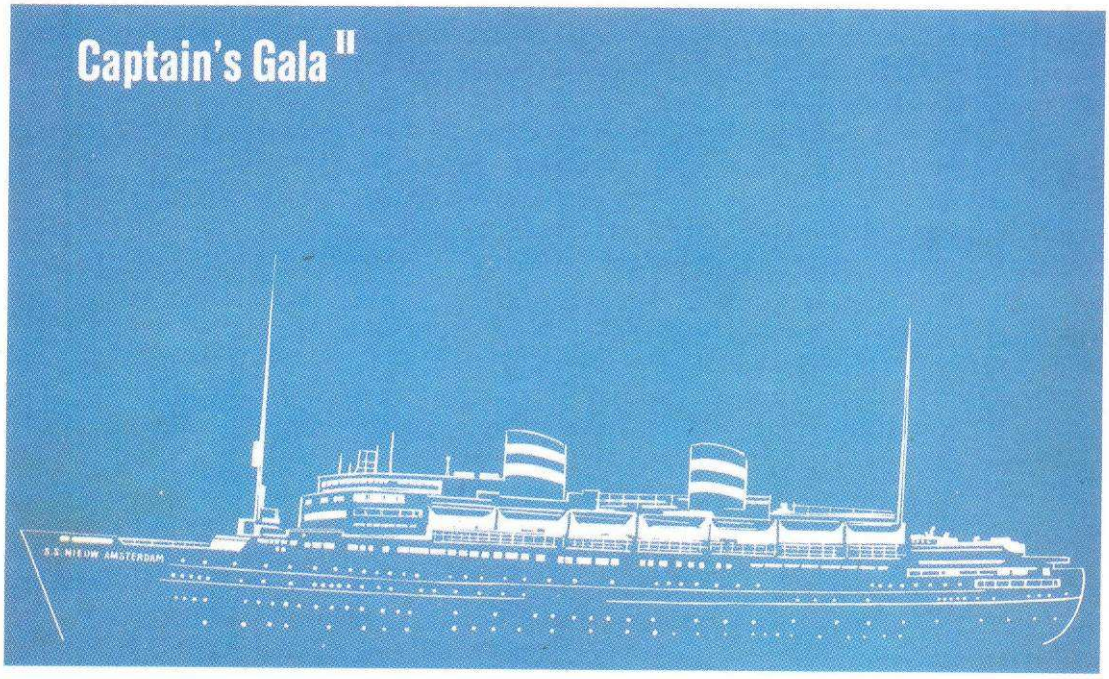
Inmiddels liep ook het ontbijt!
Bij aanloop van New York werd er een vroeg ontbijt geserveerd. In dit geval was het een drukte van belang in de Salon met vaak een dubbele bezetting. Alle mogelijke gaatjes moesten worden opgevuld!

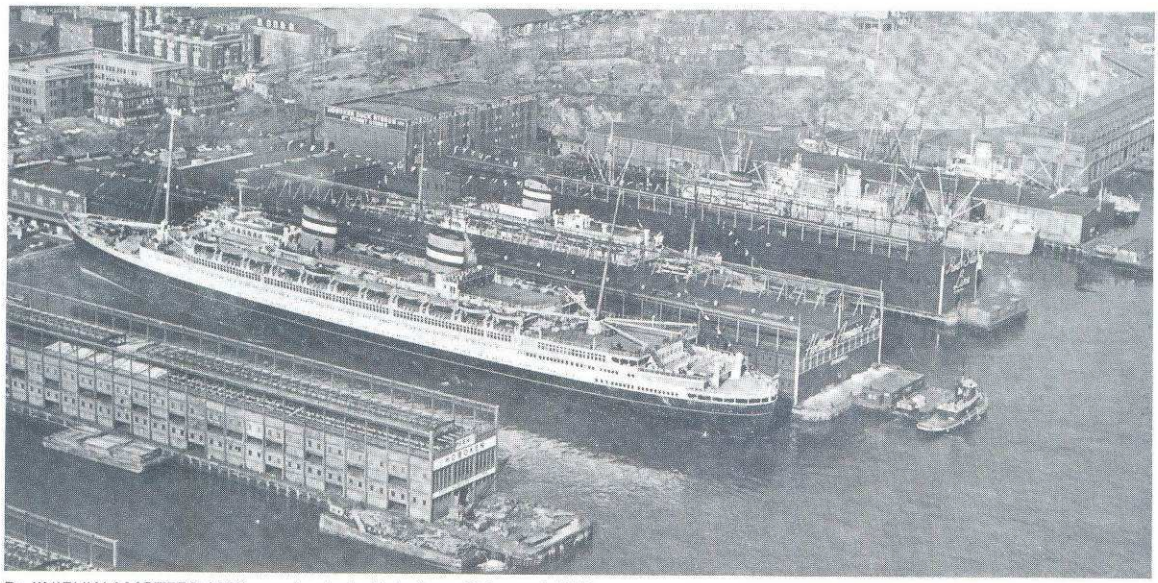
Als de passagiers weg waren, werd de Salon weer opnieuw gedekt. De Service Bar bleef open om de Salon van drank te kunnen voorzien. Immers, alle kasten met drank moesten bij aankomst worden afgesloten.
De Amerikaanse Douane daarentegen was gek op Heineken Bier en de "sommeliers" (wijnstewards) liepen die dagen dan ook heel hard!
Meestal kwam de Amerikaanse Douane een keer hun maaltijd aan boord gebruiken en bleef de Immigration de dag van aankomst de lunch gebruiken alvorens het schip te verlaten.
Niet in de laatste plaats om alle ambtenaren tot goede vrienden te houden!
De "Nieuw Amsterdam" was een zeer populair schip bij de "customs" en de Immigration.
In de Salon bezat het schip reeds airconditioning en zeker in de zomer was dat een aangename verfrissing in het zo hete New York.
Daarbij kwam dat de Amerikanen zelf airconditioning in hun huizen en kantoren etc. gewend waren, dus was het dubbel aangenaam toeven op een schip dat luxe en afkoeling bood!
De leden van de U.S. Customs betaalden een kleine bijdrage voor de komplete maaltijd, hetgeen nu zeker, maar toen ook, een spotprijs was, gezien alles wat men "erbij" kreeg aan service enz.
Voor die bediening was altijd een groep stewards in de Salon aanwezig die de tip in een pot deden en verdeelden.

Ook werden er in New York veel party's aan boord gegeven. Die party's werden o.a. gegeven door de kapitein, die dan een aantal kennissen uitnodigde een maaltijd te komen nuttigen: of de purser had een aantal vrienden geïnviteerd, maar daarnaast kwamen ook velen op uitnodiging van de maatschappij. Er waren party's bij van bijvoorbeeld de afdeling Reisreserveringen, die agenten en personeel uit verscheidene delen van de V.S. uitnodigde. Deze party's telden soms honderden genodigden, zodat vrijwel het voltallige personeel van de Civiele Dienst moest worden ingezet.
De party werd in een van de Public Rooms ontvangen om vervolgens rondgeleid te worden op het schip, waarna er in de Salon een diner volgde, vergezeld van de nodige toespraken.
Bij de bemanning stond dit soort party's niet erg hoog aangeschreven. Iedereen moest dan werken tijdens een zitting die wel eens zó groot kon zijn dat de Eerste en de Cabin Klas Salons bij elkaar getrokken moesten worden om iedereen voldoende plaats te kunnen bieden.
De Eerste en de Cabin Klas Salons lagen namelijk in elkaars verlengde, gescheiden door een paar zware deuren.
Ze werden soms, bijvoorbeeld op cruises, samengevoegd. Het achterste gedeelte van de Eerste Klas kon met een matglazen wand, die in de wand werd geschoven, afgesloten worden. Zodoende kon men, indien nodig, de Cabin Klas Salon groter maken.
Tijdens zo'n party had het bedienend personeel één voordeel.....er kon geen keuze gemaakt worden uit verschillende gerechten. Men had een vast menu!
Voor deze gelegenheden bleef de Service Bar in de keuken open dankzij de speciale toestemming van het US Custom House. Wel moest er dan voor worden gezorgd dat er precies vaststond hoeveel gasten er kwamen en hoeveel er dan geschonken zou worden.

Tijdens de reis naar New York had de chef van de salon een dienstrooster gemaakt voor de tijd dat het schip in New York verbleef. In ieder geval had hij ervoor gezorgd dat elk lid van "zijn crew" gedurende die dagen een vrije middag en een vrije avond had.
Men had pech als men ingedeeld was voor de zogenaamde Chief Steward's Office wacht. Degene die dat had, kon voor alles gebruikt worden als hij opgeroepen werd.

Captain's Gala, gegeven voor de Amerikaanse Kankerbestrijding.





De "NIEUW AMSTERDAM" aan de pier te Hoboken. 21 januari 1955.

In de dagen dat het schip in New York lag, werd het door de bemanning van boven tot onder schoongemaakt. Niet voor niets had de vloot van de HAL de bijnaam "The Spotless Fleet".
Iedereen moest elkaar wel van dienst zijn in die dagen, want iedereeen wilde zo snel mogelijk nog even genieten van een paar vrije uurtjes. Een goed voorbeeld van georganiseerd schoonmaken was het schrobben van de gangen.
Die gang MOEST glimmen! en bij aankomst in New York werd hem dan ook elke keer een grote beurt gegeven.
Dat gebeurde met een groep mensen, omdat het een intensieve bezigheid was.
De eerste ploeg begon met het insoppen van de gang.
De tweede volgde met een bezem en schrobde het geheel goed af.
De derde kwam dan met een trekdweil en haalde het sop eraf, waarna de eerste weer naar voren kwam om de vloer in de was te zetten. Dan werden er touwtjes gespannen zodat niet iedereen over de pas in de was gezette vloer zou stappen, waardoor alles weer opnieuw gedaan moest worden, en als de was was ingetrokken, kwam een ander lid van de ploeg er met een tol overheen om de vloer goed uit te wrijven, waarna de laatste man met de vacht kwam en de zaak helemaal mooi liet glimmen!
Stewardessen hielpen bij het bed opmaken. Dat geschiedde in ploegen van 4. Een ploeg deed de onderlakens, een andere ploeg volgde met de lakens, waarna groep 3 de kussentjes deed en de laatste groep de dekens.
Natuurlijk werd hierna eerst alles grondig geïnspekteerd alvorens tot inscheping kon worden overgegaan!

De Public Health and Steamboat Inspection

De Public Health Inspection was erg streng. Er werd gekeken in de keuken, de hutten, de wasplaatsen en de opslagplaatsen voor het eten en drinken.
Meestal was de komst van de P.H.Inspector van te voren al bekend. Via kontakten aan de wal werd het schip op tijd ingeseind van de komst van de heren en als zij eenmaal aan boord waren, werd hun verblijf op originele wijze veraangenaamd door hen zoveel mogelijk in de watten te leggen.
Een etentje aan boord, een drankje en een paar "geschenken" deden een heleboel, maar toch zag men wel op tegen het machtsvertoon wat de Public Health ten toon spreidde.

Een door hen opgemerkte groef in een slagersblok kon betekenen dat er een geheel nieuw blok moest komen.
Vooral de keuken stond natuurlijk bij hen in het teken van de belangstelling. De ijskasten werden vooraf grondig gereinigd waarbij alle rekken eruit gehaald werden en alles afgedekt.
Spuigaten moesten brandschoon zijn en messen werden regelmatig meegenomen naar een laboratorium ten einde daar te onderzoeken of er geen resten te vinden waren.
De uitslag hoorde men dan bij de volgende aankomst.
Vond men iets, dan vond men dat er namelijk "gevaar" bestond voor de gezondheid van de Amerikaanse passagiers en mocht het schip niet met Amerikanen aan boord vertrekken!
De in het glazenhok achterin de keuken in een weelde van warmte levende kakkerlakken trokken zich hier echter niets van aan. Vooralsnog was dit de enige bekende plaats waar deze dieren zich regelmatig bevonden, maar de properheid van de bemanning was er debet aan dat er weinig van deze dieren gevonden zijn, zodat de benodigde punten altijd door de Public Health werden toegekend. De "Nieuw Amsterdam" eindigde altijd hoog, meestal in de 80, begin 90! Naarmate het schip ouder werd, werd het steeds moeilijker deze cijfers te halen, maar het is nooit tot een vastlegging van het schip gekomen!

Ook de Amerikaanse Steamboat Inspection bracht zo'n drie keer per jaar een onaangekondigd bezoek, waarbij o.a. de waterdichte deuren, brandslangen, sloepen, alsmede de machinekamer werden geïnspekteerd. Een zucht van verlichting ging door het schip als deze inspektiediensten terugkeerden naar de wal.
Zo tegen de tijd van inschepen werd alles in orde gebracht om alle passagiers zo vriendelijk mogelijk te ontvangen. Twee chefs-de-rang en een paar commis zorgden dan voor de post. Enorm veel hiervan werd er voor de passagiers aangevoerd, alsmede grote partijen bloemen, veel geschenken, fruitschalen, gelukwensen etc.
In de "break" op het Main Dek, bij het Chief Steward's Office en Purser's Office werd nu een postkantoor ingericht.
Er waren natuurlijk zoveel verschillende soorten handschriften dat het onmogelijk was de bestemming van iedere brief of gelukwens te ontcijferen. Men moest dan vaak kijken op de passagierslijsten wie de echte "Johnson" was en of er soms een hutnummer bekend was.
Pakjes en "special deliveries" werden ook in de "break" uitgezocht en wel voor de passagier aan boord kwam. Meestal arriveerde de post een paar uur voor vertrek. Ook bloemen waren steeds weer terugkerende groeten van kennissen of familie. De bestellingen werden in de pier opgevangen door de bemanning die de bloemen naar boven en naar de betreffende hut bracht.
Mochten de passagiers al aanwezig zijn, had je geluk, want meestal begon hier dan het fooiensysteem te werken!

Bij het inschepen in New York werden ook de dekstewards ingeschakeld. Zij kregen een lijst met de te reserveren dekstoelen om die reeds te voorzien van een naamplaatje en de stoel alvast klaar te zetten op dek.

Drank werd nog niet geschonken op het schip totdat het buiten de territtoriale wateren kwam. Toch hielden sommige passagiers ervan een "afscheidsparty" te houden voor familie enz. Om dan toch enig geestrijk vocht te kunnen schenken, moesten zij zelf voor deze vloeistoffen zorgen. Sodawater was er voldoende aan boord!
De huttenstewards hadden het bij de inscheping zó druk dat op hen geen beroep kon worden gedaan, zodat ter bediening van deze party's regelmatig de hulp van salonsteward etc. werd ingeroepen.

De hutsteward ontving de passagier en moest vaak veel dingen voor hen regelen.
't Matje is tien!, was de uitdrukking die onder de hutstewards gold als de code waarmee werd doorgegeven hoeveel hutten die reis onder het toezicht van de steward kwam.
Dat aantal hutten werd zoveel mogelijk verdeeld.
De hutstewards hadden betreffende dit hoofdstuk een aparte afspraak met elkaar gemaakt. Mocht het toeval zich voordoen dat een hut erg ver weg van de andere hutten uit de wijk vandaan lag, dan werd die ene hut soms verhuurd aan een andere steward, die dan zorg moest dragen voor een deel van de services etc. tegen een vergoeding welke door de "eigenlijke" hutsteward werd betaald.
Je kon ook een hut "krijgen", maar dan moest je er ook voor zorgen dat hij schoon werd afgeleverd.

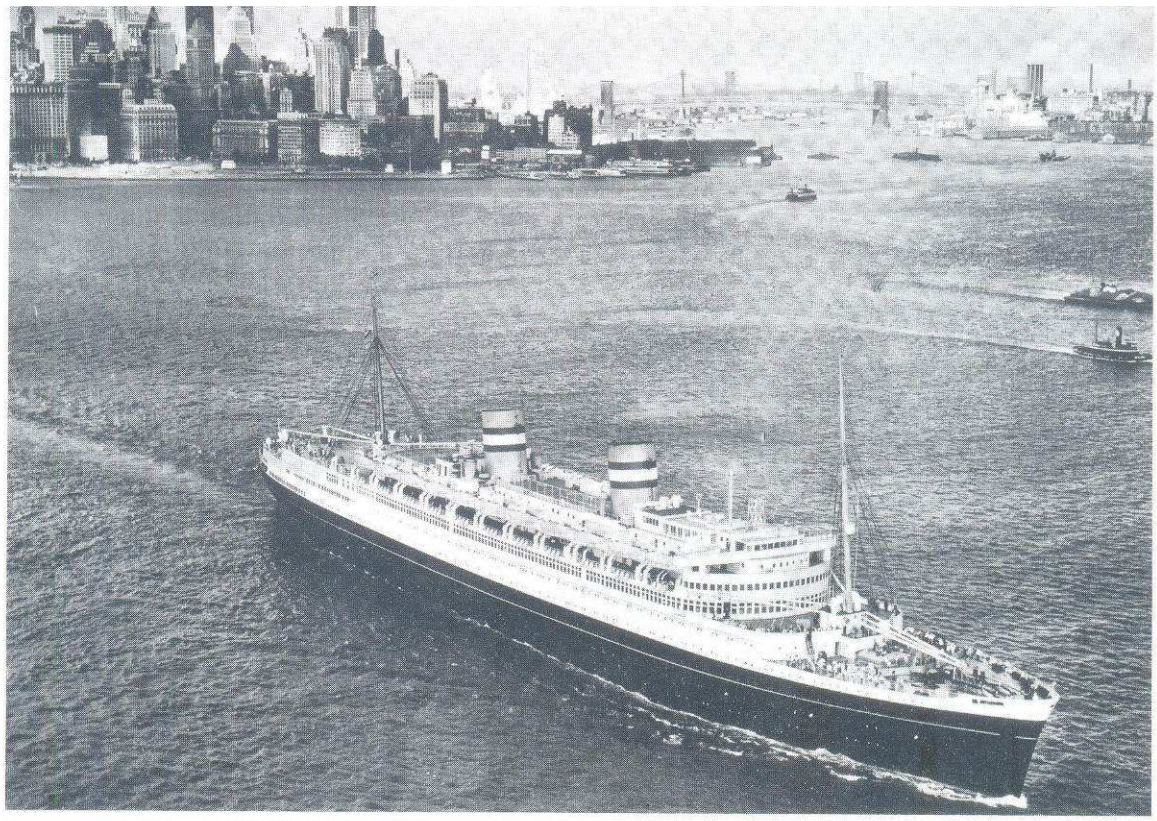
Er kwam altijd een VIP lijst aan boord. Ook passagiers die reeds meerdere malen met de HAL hadden gereisd, stonden daar op. Als hutsteward moest je altijd de passagierslijst nagaan voor het vertrek. Er konden wel eens VIP's in je wijk zitten en die mensen kregen een speciale behandeling.

Sommige stewards wisten dat passagiers meestal dezelfde eisen hadden. Elke keer als ze terugkwamen, kon je op dezelfde vragen rekenen.
In het daglicht van deze feiten vond een steward op de "Nieuw Amsterdam" dat hij dus van elke passagier een eigen kaartsysteem moest aanleggen waarop alle persoonlijke wensen en eigenaardigheden van de passagiers stonden.
Als de passagier dan een volgende keer weer in zijn wijk te vinden was, maakte hij handig van dit systeem gebruik. Bij aankomst in de hut stond alles al klaar, precies zoals de passagier het zich gewenst had.
Bij het opnemen van een bestelling vroeg de opmerkzame steward dan: "Het gebruikelijke, mevrouw, meneer?" Dit alles natuurlijk tot grote verbazing van de passagier die vond dat zijn steward over een buitengewoon goed geheugen beschikte.
Veelal waren het juist deze kleine dingen die een passagier deden besluiten weer met dezelfde maatschappij de volgende overtocht te maken.
Zo vlak voor het vertrek kon er natuurlijk wel eens iets fout gaan, en meestal gebeurde dat dan op de meest ongelegen momenten, zoals die ene keer dat de Sprinkler-installatie werd getest door een lid van de dekdienst, en hij de verkeerde sektie eruit haalde, waardoor een deel van de Eerste Klas Salon onder water kwam te staan. Men had een communicatiestoornis. De beste man draaide (naar hij dacht) het juiste afgetapte Sprinkler-punt eraf, maar helaas..... dat hing iets verderop!

Bij eventuele stakingen van het pierpersoneel in New York moesten de passagiers tot overmaat van ramp hun bagage zelf naar boven sjouwen. Een vakbondsbeslissing moest voorkomen dat de leden der bemanning dit zouden doen, waardoor het pierpersoneel "overbodig" zou kunnen gaan worden. Onvermijdelijk gevolg was dat het vertrek urenlange vertragingen opliep!

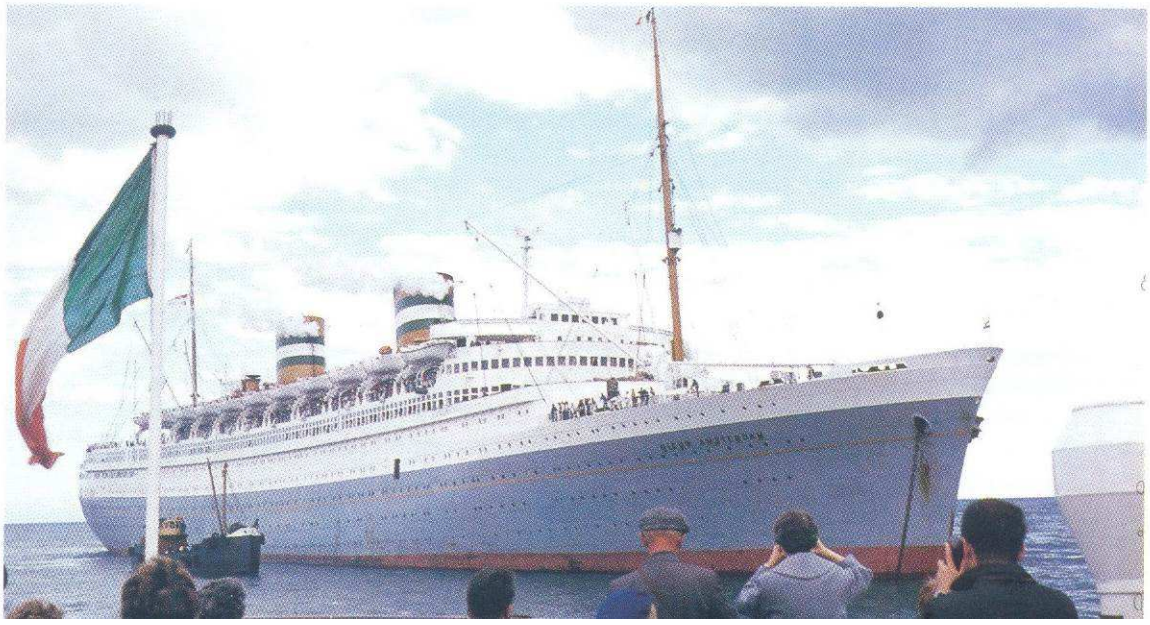
Als alle passagiers de Immigration en US Health waren gepasseerd (hetgeen nu niet aan boord maar in de pier geschiedde) en iedereen aan boord was, werd ook hier weer alles in gereedheid gebracht om te vertrekken.
Het verschil met de afvaart in Rotterdam was dat er nu vele talloze wegbrengers op de pier stonden. Nadat de sleepboten het schip de Hudson Rivier hadden opgeduwd, kon koers worden gezet richting Europa.

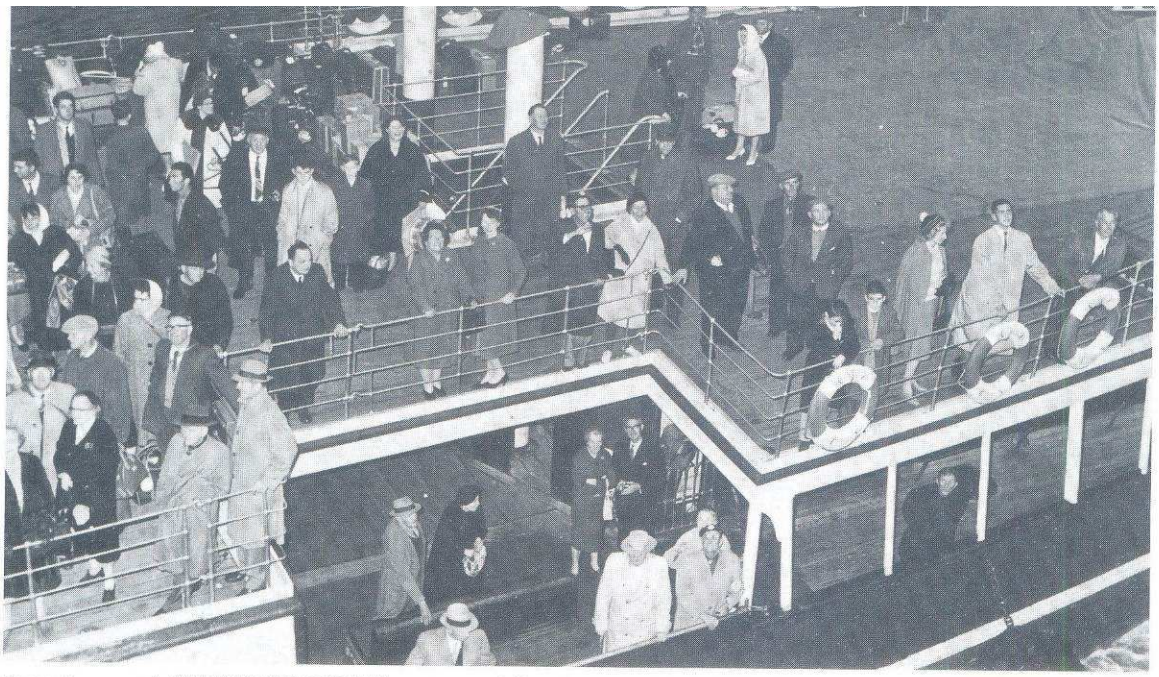
Soms kon het gebeuren dat er op zo'n "Noordreis" vertrokken werd via Boston, waar vele katholieke passagiers zich inscheepten om naar de Ierse plaats Cobh te reizen.



Op weg naar huis laat de "NIEUW AMSTERDAM" New York achter zich.

Deze overtochten waren een ware pelgrimstocht voor velen, die hun oude vaderland of dat van hun voorouders kwamen bezoeken.
Zij werden met een tender van boord gehaald in de baai van Cobh. Vooral in de zomer bood de baai een prachtig uitzicht op de stad met de indrukwekkende St.Coleman's Cathedral en het geurig groene landschap waarom Ierland zo bekend staat.
De reis met de tender naar het schip kon wel 1 1/2 uur duren en aan boord bevonden zich altijd de agent van de HAL en meestal ook een lid van de Irish Tourist Board, die de schepen bezocht en toeristische informatie verstrekte aan de passagiers.
Eveneens aan boord van de tender een groepje Ierse souvenirverkopers met wollen truien, Iers linnen en Waterford Kristal, alsmede enkele Cross Channel passagiers die een korte reis zouden meemaken naar Southampton, Le Havre of Rotterdam.
Voor de laatste groep bood de "Nieuw Amsterdam" een majestueuze aanblik wanneer men het schip naderde en men de zware ankerketting hoorde ratelen, gevolgd door een welkomstgroet op de zware fluit.





Passagiers voor de "NIEUW AMSTERDAM" werpen een blik omhoog vanaf de Ierse tender.

De passagiers aan boord keken nieuwsgierig toe hoe de valreep behendig tot aan de deuropening van het A-dek werd gemanoeuvreerd, waar de officier van de wacht reeds klaar stond om de inschepende gasten te ontvangen.
Een wereld van verschil openbaarde zich nu!
Het scheepsorkest speelde dansmuziek en bij de bar was het een drukte van belang. Het nieuwtje van de aankomst was er snel af, maar daartegenover stond dat de ruimte in de Eerste Klas Foyer, als de ontscheping van de vertrekkende passagiers achter de rug was, direkt in beslag genomen werd door de kooplustige Amerikanen die met veel armbewegingen truien pasten en tafellinnen stonden uit te vouwen.

Twee uur duurde het oponthoud in Cobh meestal, alvorens de tender met een korte stoot, en beladen met koffers en hun eigenaars, afscheid nam waarna de "Nieuw Amsterdam" richting Southampton vertrok.

Op weg naar Southampton en drie dagen voor aankomst in Rotterdam werd een begin gemaakt met het bepalen van het voedingscijfer van die reis aan de hand van de voorraadlijsten die elke dag werden bijgehouden.
Elke afdeling maakte namelijk dagelijks een bestelling welke door de chef kok naar de magazijnmeester werd gezonden. Overleg met de assistent purser, chef kok en de magazijnmeester, en ervaring, speelden bij de bepaling van het cijfer een grote rol.
Dat voedingscijfer was noodzakelijk om het kostenbudget in de gaten te houden. Een bereidwillige, en rijkelijk opdienende steward kon wel eens een grote verandering in het verbruik van kaviaar veroorzaken, wat dan weer niet uitkwam met het ingekochte!
Als er op een reis veel party's aan boord gehouden werden, lag het cijfer ook aanmerkelijk hoger, en een verhoogd voedingscijfer zou op den duur inhouden dat de prijzen voor de passage omhoog zouden moeten, hetgeen alleen maar in het voordeel van de concurrentie zou werken.

Om dit alles enigszins in de hand te kunnen houden, speelde men vaak op zekerheid.
Zo was er geen verschil in menu's per reis, maar werd het menu voor een lange periode vastgesteld, en rouleerde het gedurende een "Noordseizoen" of een "Cruiseperiode", en probeerde men liever geen nieuwe gerechten uit.
Alleen op die manier kon men op verantwoorde wijze inkopen doen, zonder daarbij te sterk aan een vermindering van het aanbod te hoeven denken.

Die inkopen werden aan beide zijden van de Oceaan gedaan, waarbij bijvoorbeeld sla, tomaten en aardappelen altijd in Rotterdam werden ingeslagen vanwege de kwaliteit. Vlees en vis daarentegen werden in New York besteld, omdat de verscheidenheid daar groter was en de prijs lager. Hetzelfde gold voor zuidvruchten.
Maar de smaak van de passagiers speelde ook een rol.
Nederlandse kaas werd over het algemeen beter door de Amerikanen gewaardeerd dan hun eigen kaassoorten.

Als de bestellijst was opgemaakt werd deze doorgeseind naar het kantoor in Rotterdam, zodat alles op tijd in orde kon worden gebracht om een snelle proviandering te waarborgen.
Eventuele bestellingen in New York geschiedden op dezelfde manier.

Meestal kreeg de chef kok bij de volgende aanloop dan te horen of hij boven of onder het gemidddelde cijfer zat, waardoor hij gelijk wist welke conclusies hieruit getrokken konden worden.

Als het schip in Southampton gemeerd lag, kwam er een hele ploeg Nederlandse autoriteiten aan boord, zoals de loodsen voor Le Havre en Rotterdam, de waterschout "en zijn rakkers" (zoals de bemanning hen noemde) die ervoor zorg droegen dat men voor Rotterdam werd afgemonsterd en (misschien) weer aangemonsterd.
Ook was daar de rivierpolitie die alle handelingen met betrekking tot de paspoortenkontrole uitoefende en de douanebeambten die de aangiften van in te voeren artikelen behandelden voor passagiers en bemanning en eventuele invoerrechten inden.
Uitbetaling van de bemanning geschiedde door een kantoorploeg die plaats nam in de Messroom. Men werd gemonsterd "bij de reis", dus kreeg men ook per reis uitbetaald.
Later werd de uitbetaling per bank etc. geregeld.
Tevens kon men bij de kantoorploeg terecht om inlichtingen.
Het kon zijn dat men werd overgeplaatst naar een ander schip of dat men gewoonweg niet meer kon aanmonsteren.
In sommige gevallen werd er dan door de bemanning nogal eens beroep gedaan op de Unie van Zeelieden!

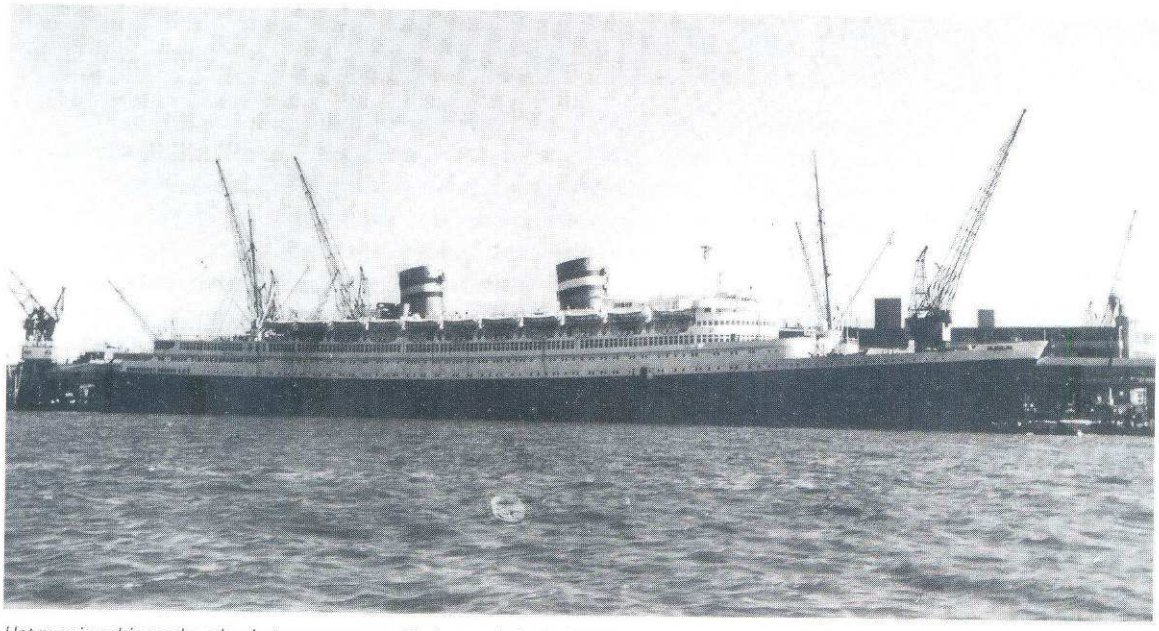
De houder wordt in zijn eigen belang aangeraden, deze kaart zorgvuldig te bewaren en er voor te zorgen, dat zij niet in verkeerde handen komt.

Na afloop van de reis dient zij als legitimatiebewijs en moet bij de Betaalmeester worden ingeleverd, bij gebreke waarvan geen betaling kan plaats vinden.

Alvorens met hun werkzaamheden te beginnen werd door die ploegen eerst een ontbijt genuttigd.
Deze manier van inklaren enz. was een duidelijk voordeel vergeleken met de handelswijze zoals die bij het aanlopen van New York werd toegepast. De passagiers konden namelijk in Rotterdam gelijk van boord, zonder een tijd te hoeven wachten. Eenmaal op de kade behoefde enkel de bagage nog te worden gecontroleerd.

Als de ploegen klaar waren, reisden zij als passagiers verder. Hutten waren reeds gereserveerd, evenals de uit te geven fooien! Hiervoor lagen enveloppen met inhoud gereed bij de purser!
Voor de Pursersafdeling was die laatste nacht naar Rotterdam een drama.

De gehele administratie moest op tijd in orde worden gebracht, hetgeen onder meer de paspoorten betrof evenals de geldzaken, havendokumentatie, administratieve verantwoording voor interne zaken etc.
De hoeveelheid "locals", die ook nu weer ten tonele kwamen, maakten het werk er niet eenvoudiger op. Tot in de kleine uurtjes werd er gedurende deze "bloednacht" doorgewerkt om vervolgens in de ochtend een flinke hoeveelheid tevreden passagiers van boord tezien gaan.
Ook de bemanning kon nu even naar huis. Schoonmaakploegen kwamen aan boord, reparaties werden uitgevoerd door bedrijven uit de Maasstad etc. en o.a. door de "Kneuzenploeg", een groep werknemers die er de voorkeur aan gaf in de wintermaanden, wanneer het schip cruises maakte, de tijd aan de wal door te brengen.



Het mooie schip zoals velen het graag zagen. Thuis aan de kade (1955).

Cruises

Het aanbod van passagiers op "de Noord" liep in het najaar vaak terug vanwege de slechter wordende weersomstandigheden en ook omdat de vakantietijd in de zomer lag. Vandaar dat de "Nieuw Amsterdam" gedurende de wintermaanden werd ingezet als cruiseschip, opererend vanuit New York met als bestemming het Caribisch gebied en Zuid-Amerika, soms afgewisseld met een reis naar de Middellandse Zee en later ook naar Noorwegen.
De duur van zo'n Middellandse Zee-cruise was meestal een maand en ze kwam als een welkome afwisseling van alle West-Indië cruises. Men was weer eens in Europa en hoewel niet echt "thuis", gaf het toch het gevoel wat dichterbij de familie te zitten.
Soms werd er door studenten een cruise gemaakt, of een overtocht. Zij reisden dan veelal Cabin Klas met zo'n 40 à 50 man en alles was keurig geregeld. Evenzo welkom waren de congressen etc. die aan boord werden gehouden door organisaties als de Rotary Club.
Men ging dan naar het Caribisch gebied en wanneer men op zee was, vergaderde men meestal een paar uur in de ochtend om dan van de lunch gebruik te maken en de rest van de dag te besteden aan het genieten van het leven aan boord. In het geval dat er dia's vertoond moesten worden, werd ook gebruik gemaakt van het Theater.
Die cruises duurden zo'n 2 à 3 weken en wanneer men in de haven lag, hield men een informeel diner, maar tijdens het verblijf op zee werd het diner formeel gebruikt.

Het seizoen begon pas goed met de jaarlijks Kerst- en Nieuwjaarscruise, waarvan veel gebruik gemaakt werd door Joodse passagiers. Op één van deze cruises heeft de kapitein eens een uitnodiging doen uitgaan voor alle niet-Joodse passagiers. In totaal kwamen er toen vijf op deze uitnodiging af!
De Joodse passagier was veeleisend, maar bij de bemanning zeer geliefd.
Alles moest op en top schoon zijn en als er een biefstuk werd geserveerd, was deze vaak niet mals genoeg, of net iets te mals, maar men wist wat men aan elkaar had. Na een paar keer met hen gevaren te hebben, wisten de stewards namelijk precies wat de passagiers verlangden en men vond het prettig voor hen te werken, niet in de minste plaats vanwege de extra fooien die deze reizigers meenamen.
Op die Kerstcruises had men vaak een enorme bagage bij zich. Immers, men vertrok uit het koude, winterse New York, om koers te zetten naar het warmere Caribische gebied. Er was voor al die kleren eigenlijk te weinig kastruimte, maar een slimme steward wist daar wel iets op te vinden.
Hij stelde de passagiers snel op hun gemak door tussen twee kasten in de hut, een bezemsteel te hangen aan haken die hij in het plafond kon doen.
Op die manier had hij een extra klerenopbergplaats geschapen, die erg in trek was.
Passagiers die nu niet bepaald in de stemming waren om met de steward een conversatie aan te gaan, werden dan een paar dagen later op de hoogte gebracht van deze noviteit en binnen de kortste keren had hij zijn wijk in een opperbeste stemming.
Meestal verscheen ook de Kerstman aan boord en serveerde men typisch Hollandse gerechten, zoals banketstaaf en speculaas, speciaal door een speculaasbakker aan boord bereid. Dat sloeg altijd goed aan en de verkoop van speculaasplanken eveneens!

Tijdens de Kerstdagen zong de bemanning liederen in de Grand Hall en werd een Middernachtsmis gehouden. Alles was in stijl, met Kerstbomen op verschillende plaatsen in het schip en in de mast (onverlicht natuurlijk), en veel versiering om het Amerikaans te laten lijken!
Voor elke passagier was er een presentje, bijvoorbeeld een klompje van Delfts Blauw aardewerk.

PUBLISHED ON BOARD

S. S. NIEUW AMSTERDAM

Holland-America Line

WEST INDIES AND SOUTH AMERICA CRUISE

to the

ROTARY INTERNATIONAL

CONVENTION

RIO DE JANEIRO

MAY 1948

ROBERT JAMES SMITH

Cruise Director

Kerst- en Nieuwjaarsgroet gepost te Guadaloupe, 22 december 1960.

Ook de bemanning werd niet vergeten. Zij kregen via "Kerst Overzee" geschenken aangeboden, hetgeen altijd welkom was en een beetje de sfeer van thuis deed herleven. Tijdens de jaarwisseling werden voor de passagiers echter geen oliebollen gebakken. Die gingen alleen naar de bemanning.
De Oud- en Nieuwparty werd in verschillende Public Rooms gehouden, waarbij rond 24.00 uur werd rondgegaan met champagne. Geen wonder dat de Kerstcruise altijd een van de best bezette cruises is gebleven!

Gedurende het cruiseseizoen was het schip een zogenaamd "één-klasse-schip".
De Eerste- en Cabin Klas Salons werden nu bij elkaar getrokken zodat een groot restaurant ontstond. Meestal stond de Toeristen Klas accommodatie nu ter beschikking van de pers die meevoer.
De deuren van de Rookkamer gingen open zodat het hele Promenade Dek ter beschikking kwam en iedereen kon gaan en staan waar men wilde.

Direkt bij het aan boord gaan, zag men een bord met eventuele reservaties. Voor die reservaties kon men terecht bij een adjunct-chef-hofmeester, die in de Salon zat en daar de tafelreserveringen maakte op het buffet.
Ook nu weer de gebruikeliijke taferelen bij het inschepen, zij het dat de hoeveelheid bloemen en post die aan boord gebracht werden vaak het dubbele betrof van een Noordreis!!
Om de feestelijkheid van de reis enige luister bij te zetten, werden er tijdens het vertrek door deckboys fraai gekleurde "streamers" uitgedeeld, welke door de passagiers naar de vele uitzwaaiers op de pier werden geworpen, terwijl er uit de luidsprekers op het schip de welbekende tonen klonken van "Auld Lang Syne" of "Anchors Aweigh".

Bij vertrek 's middags hield men bij de eerste maaltijd een open zitting, omdat velen nog niet hadden gereserveerd. Evenzo bij het vertrek 's avonds werd bij een, eventueel laat en groot diner gebruik gemaakt van een open zitting. Vertrok men heel laat, dan serveerde men alleen nog een groot koud buffet.

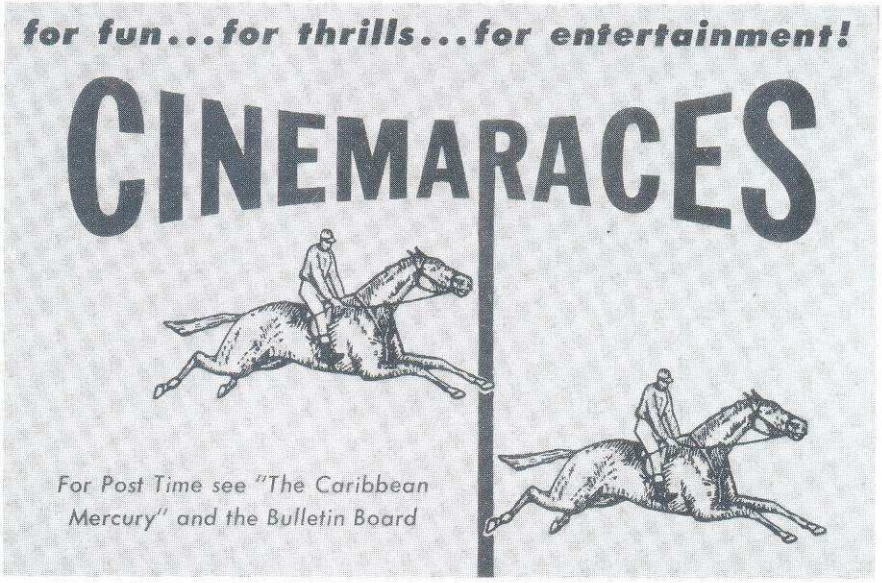
Vertrekkende Cruisereizigers gooien gekleurde streamers naar hun familie of vrienden aan de wal.

San Blas, een vast punt op de route door het Caribisch gebied.

Een sfeervol plaatje van Kingston, Jamaica (1950).

Tijdens de "Welcome Party", welke goed en wel op zee gehouden werd, werd iedereen voorgesteld aan de kapitein en zijn staf, waarbij tevens een glas champagne werd geserveerd.

Cruises waren echte vakantiereizen. Dit in tegenstelling met "de Noord", aangezien daar de zakelijkheid de boventoon voerde.
Er werd op cruises ook veel meer voor de passagiers georganiseerd. Daarvoor was een speciale "Cruise Staff" aan boord gekomen, die dit onderdeel van de reis volledig op zich nam, met aan het hoofd de "Cruise-director". Zij organiseerden ondermeer gymnastiekoefeningen, bridge-tournaments, kleiduivenschieten en de jousting-contest, waarbij men, zittend op een paal, moest proberen de tegenstander met kussens in het water te krijgen.
Zelfs was er een professionele golfspeler aan boord die golflessen gaf en golfwedstrijden hield, waarbij een paar lijnen in zee werden gelaten met op bepaalde afstanden gekleurde lintjes om kenbaar te maken hoe ver men de bal geslagen had.
Soms voer er een tweede, Amerikaanse, arts mee, naast de scheepsarts.
Ook 's avonds was er meer entertainment. Naast de scheepsband was er een Amerikaanse band en later traden ook bijvoorbeeld Hongaarse en Italiaanse orkesten op, die de reis meemaakten.



Op cruises werden ook zogenaamde "Cinema-races" gehouden. Men kon dan kijken naar bewegende beelden, voorstellende een paardenrace waarvan de uitslag vantevoren niet bekend was. Zodoende kon men naar hartelust inzetten en met volle teugen genieten van een spannende race.

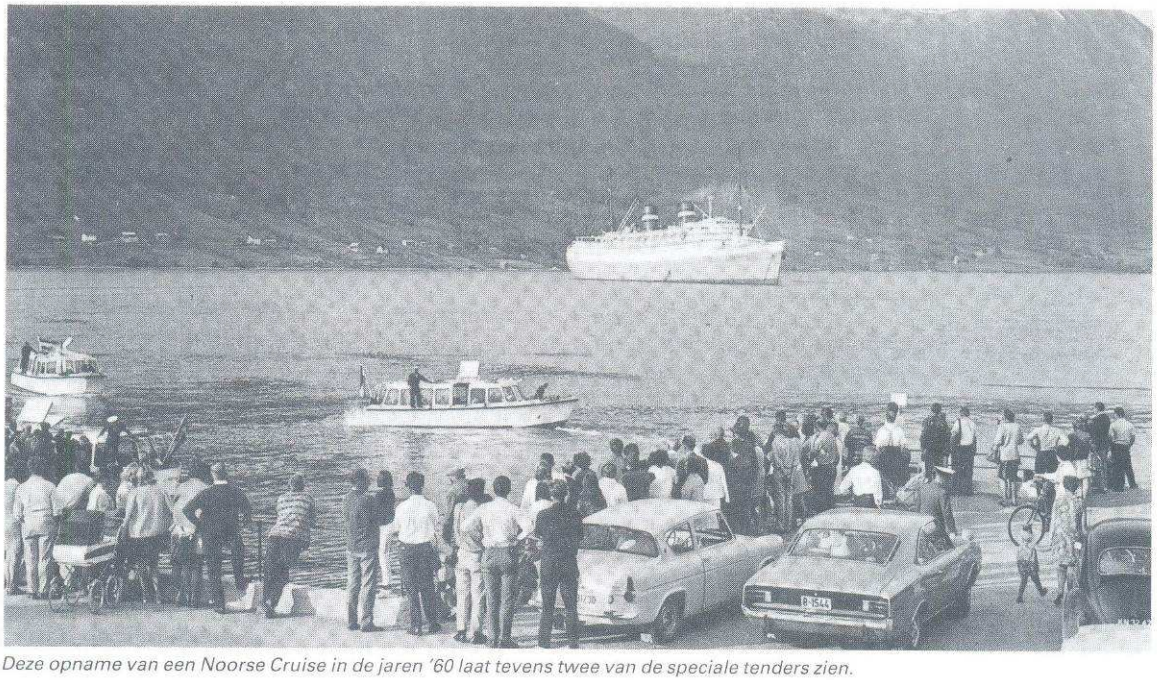
Bijna elke dag was er een show van professionals, maar hoogtepunt voor velen was de zogenaamde "Crew Show", welke door de bemanning werd opgevoerd, meestal na het vertrek uit de laatste haven. Geld voor kostuums werd door de maatschappij gegeven en als de show wat opbracht werd dit meestal voor een liefdadig doel beschikbaar gesteld.
Op de laatste avond volgde ook nog de "Farewell Show", na het "Farewell Diner", waarna de reis werd besloten met het grote Showbuffet in de Lobby tussen de Grand Hall en Rookkamer, kompleet met ijsfiguren.

Bemanningsleden poseren na het opvoeren van de "Crew's Show" in de Grand Hall.

Natuurlijk werd ook veel gebruik gemaakt van de excursies die door de Cruise Staff werden georganiseerd bij het aanlopen van de vele havens tijdens de reis.
Van te voren werden hierover lezingen gehouden zodat de passagiers goed geïnformeerd van boord konden gaan.
Wilde men het allemaal nog eens rustig nalezen, dan kon dat in de dagelijkse uitgave van de "Mercury", waarin alle gegevens omtrent schip, bemanning, havens etc. stonden en die aan het eind van de reis, gebundeld, konden worden gekocht.

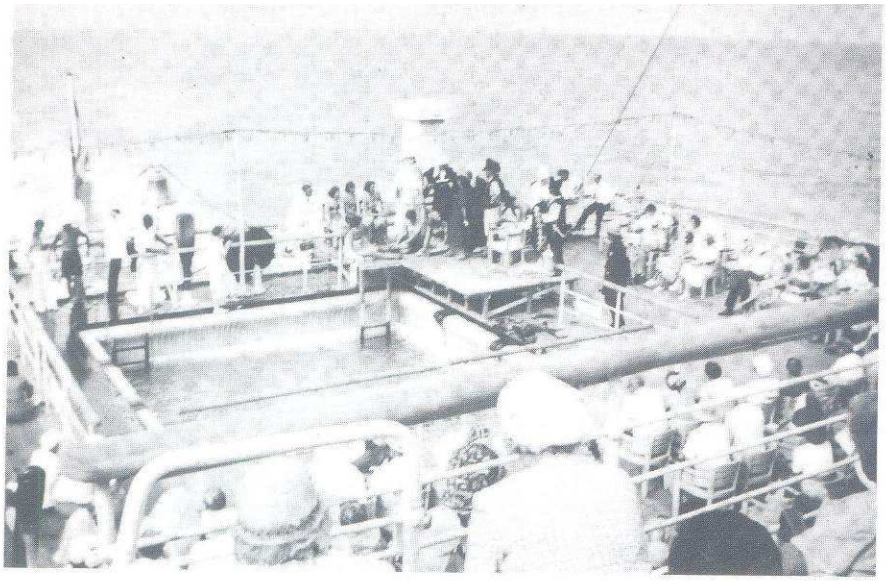
Penny Divers te Jamaica.
Het "publiek" gooide een munt in het water welke dan door de Jamaicanen werd opgedoken. Men gaat nog per reddingsboot naar de wal!

Nu ook kwam de airconditioning goed van pas. In het warme klimaat was het voor veel passagiers een weldaad terug te keren op een koel schip, na aan land te zijn geweest. Anders was het in de bemanningsverblijven waar men zich moest behelpen met een blok ijs en een fannetje!
Bij terugkeer aan boord diende iedereen te worden ingechecked door de hutsteward, die moest nagaan of de passagiers uit zijn straat er wel allemaal waren, waarna de lijst diende te worden afgetekend in het Chief Steward's Office.
In 1955 kreeg de "Nieuw Amsterdam" de beschikking over vier speciale cruise-tenders, gemaakt van aluminium, om de passagiers aan de wal te brengen wanneer het schip ergens geankerd lag. Deze tenders werden voor de "Noord" weer van boord gehaald.



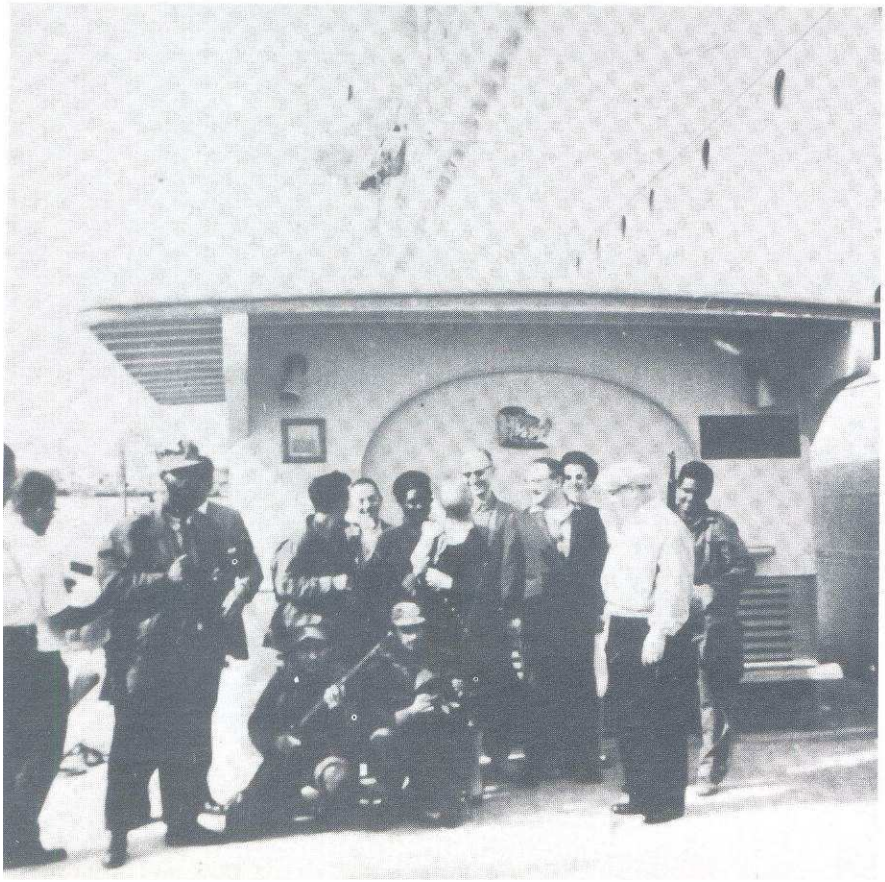
Deze opname van een Noorse Cruise in de jaren '60 laat tevens twee van de speciale tenders zien.

Het waren drukke tijden voor de bemanning.
De passagiers eisten meer en waren vaak vroeger op, zodat het per zitting aanmerkelijk drukker was, maar gelukkig kon het Toeristen Klas-personeel nu opgedeeld worden over de beide andere klassen.
Het resulteerde in een nauwere samenwerking, waardoor een deel van het Salonpersoneel vrijaf kon krijgen als veel passagiers op excursie waren.
Voor de hutsteward betekende de cruise ook veel meer werk. De passagier maakte op een andere manier gebruik van de hut. Via de intercom werden zij regelmatig gewezen op het gevaar van een te lang zonnebad en dus moesten er door hen maatregelen hiertegen genomen worden. Zodoende kwamen er allerhande extra middeltjes uit de toilettassen die het werk van de hutsteward er niet aangenamer op maakten.
Zo waren er spuitbussen met frisse geurtjes die niets anders dan een troep op de badkamertegels gaven.
Badkuipen lieten na leeglopen vaak een vette rand van de zonnebrandolie na en spiegels en muren zaten onder een flinke laag talkpoeder.
Werd het weer warmer dan ging men over tot het maken van het Lido Dek.
Op de hoogte van het Promenade dek, achteruit, werd een luik weggehaald waaronder zich een zwembad bevond. In dat zwembad waren extra dekstoelen opgeslagen die nu goed van pas kwamen.



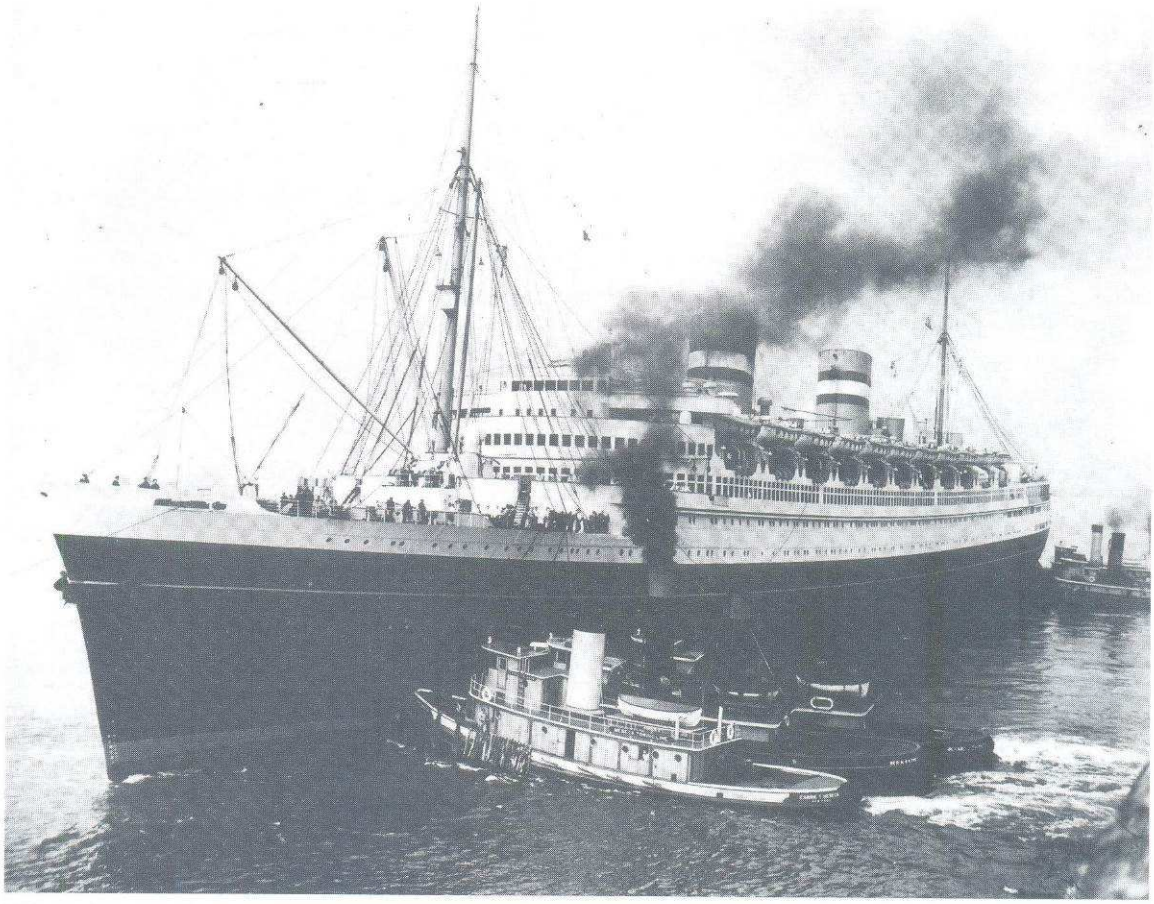
Een beeld op het Lido Dek en de taferelen die zich daar afspelen bij het passeren van de Evenaar.

Er werden heggetjes langs de reling gezet en boven het dek kwamen lampjes te hangen. 's Middags kreeg de reiziger dan de gelegenheid de Open Lido Lunch te gebruiken, waarbij men alles zelf kon halen, terwijl dekstewards drankjes serveerden.
Het kontakt met de passagiers was op deze reizen vaak beter. Men was langer aan boord en men kende elkaar soms nog van eerder gemaakte cruises, maar ook omdat de mensen in vakantiestemming waren, werden de kontakten wat "losser".
Meestal resulteerde dat in wat extra fooiengeld, zodat het voor voornamelijk de Civiele Dienst best wel goede tijden waren.
Die gelden kwamen goed van pas, wanneer men Havanna aandeed. Bij passagiers en bemanning heel erg populair om het uitgaansleven, met als bekendste plaatsen het Casino en de Copacabana Nightclub.
In Havanna werd veel geld verspeeld, maar je kon het geluk hebben een aardige avond te hebben met veel winst toe.



Na de coupe van Castro werd het eerste bezoek aan Havanna, Cuba, "opgevrolijkt" met soldaten als wachtpost.

Dat geld kon de bemanning natuurlijk ook gebruiken om souvenirs te kopen en wanneer het schip na een cruiseseizoen weer voor de eerste keer de haven van Rotterdam aandeed, stapten velen, na maanden van huis te zijn geweest, gebruind door de Caribische zon, in kleurige overhemden gestoken, aan wal, zwaaiend met grote hoeden, trommeltjes, bongo's, houtsnijwerk en opgezette kaaimannen.



Vlak voor haar vertrek voor een cruise met de Rotarians naar Rio de Janeiro op 4 mei 1948 ondergaat het schip nog snel een verfbeurt, waarbij 3850 liter verf in 48 uur op haar onderschip werd aangebracht, hetgeen geschiedde bij TODD Shipyards Corp. te New York. Hier wordt zij het dok ingesleept.

Bedienen en Verdienen !

De diensten die door de leden van de Civiele Dienst werden aangeboden, hadden voor velen van hen niet alleen tot doel het leven van de passagiers te veraangenamen.
Gezien de niet al te hoge salarissen was voor sommigen het motto aan boord: DOLLARS MAKEN!
Dat kon op verschillende manieren, maar alle kwamen wel de passagiers ten goede, hoe raar dat ook moge klinken. Immers, de maatschappij had voor de serviceverlening genoeg "regels" opgesteld!.
Voor sommige passagiers rees bijvoorbeeld de vraag wat zij nu aan fooi zouden moeten geven. Meestal werd de chef hofmeester of de purser gekonsulteerd die hen vertelden dat de regel was: een dollar per dag per persoon, hetgeen voor een hutsteward inhield dat hij over twaalf hutten, bij een bezetting van twee personen per hut, minimaal 24 dollar fooi had verdiend.
Maar een oplettende steward kon daar zelf de nodige regels aan toevoegen en de dienstbaarheid aanmerkelijk vergroten, zodat alleen maar een positiever beeld van het schip en de maatschappij ontstond en de steward inderdaad enige dollars extra "ving".
Vragen om een fooi was natuurlijk volledig uit den boze. Dan kon je wel inpakken. De lastigste passagiers waren de slechtsbetalende, maar sommige stewards wisten door hun ervaring zelfs die groep mensen zó ver te krijgen dat ook zij na afloop van de reis de bemanning enigszins ten goede kwamen.
Inventiviteit moest beloond worden, en dat deed men ook!
Zoals de passagier die zijn aansteker had laten liggen omdat het vuursteentje op was. Zijn hutsteward had het ding op de vloer gevonden en er een nieuw steentje ingedaan zonder dit te zeggen. Een zeer verbaasde, doch even zo tevreden passagier was het resultaat.

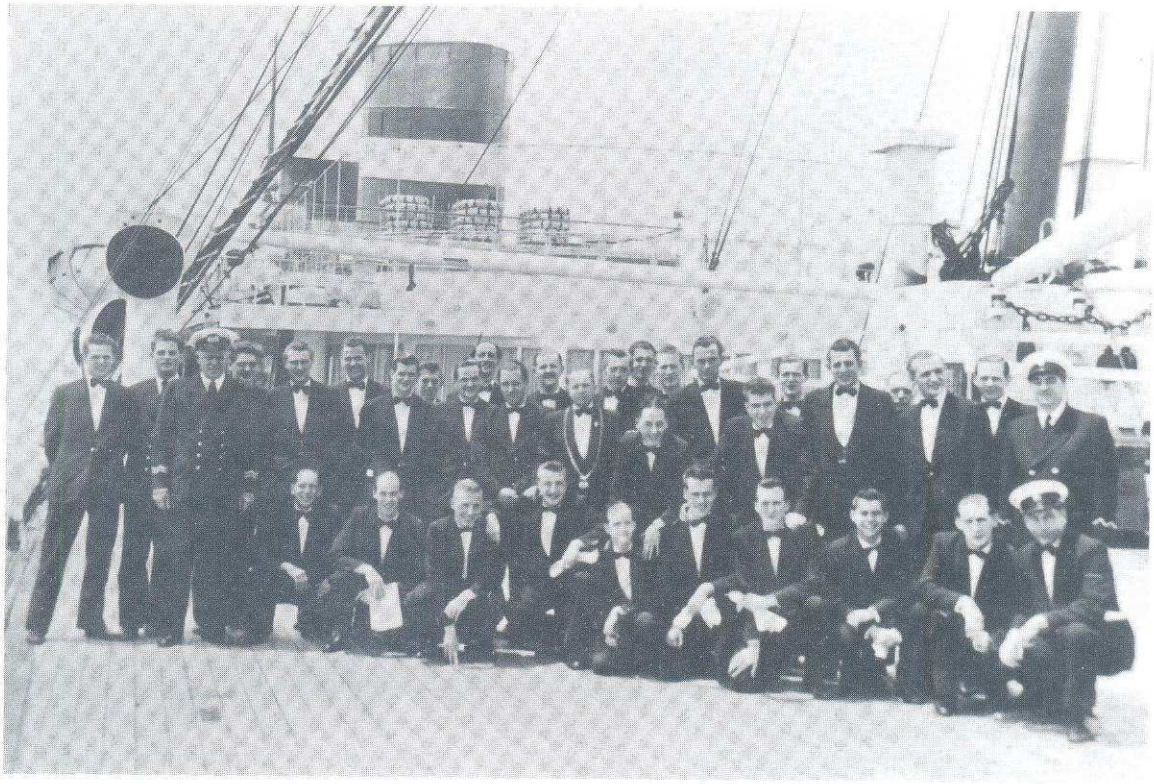
VIP's kregen elke dag een schaaltje fruit, voorzien van bestek. Natuurlijk werd niet al het fruit door de VIP genuttigd. Er bleef heel wat over en als goed gebruik werd dat de volgende avond weer mee teruggenomen, om vervolgens een nieuw, met vers fruit gevuld, schaaltje neer te zetten.
Dat "oude fruit" werd nu gebruikt om "nieuwe VIP's" te maken, immers niet iedereen kreeg deze extra service, maar er waren toch veel passagiers die 's avonds voor het slapen gaan wat fruit nuttigden. Zo'n passagier kreeg dan het "oude fruit" en stelde de behandeling zeer op prijs.
Bijna elke steward kon wel rekenen op enig fooiengeld, maar toch waren er op het schip bepaalde, zeer gewilde posten, zoals die van steward in de Rookkamer, Grand Hall, Library of Jungle Bar. Overal waar veel passagiers kwamen en waar drank geserveerd werd verdiende men aardig bij.

Barstewards waren een eigen gemeente aan boord. Zij waren in dienst van de maatschappij, maar handelden daarnaast nog als kleine zelfstandige. Vooral het eiland St.Thomas heeft daarbij een flinke rol gespeeld. Hier kon men tegen zeer goedkope prijzen een "eigen" voorraad drank inslaan, die aan boord weer werd gebruikt om in de bars te schenken. Meestal kwam die lading met de laatste tender van de wal aan boord en werd de vracht ergens op het schip gestouwd totdat de tijd rijp was om het op te halen.

Soms werden de stewards zó goed bedeeld dat zij met 100 dollar "tip" na afloop van een rondreis of cruisereis met een vriendelijke groet hun passagiers uitzwaaiden.
Een "zeper" (iemand die geen enkele fooi had gegeven) werd eveneens een "happy landing" toegewenst, hoewel de bestemming van de landing niet door iedereen gewaardeerd zal kunnen zijn.

Op de Noordreizen bracht de Civiele Dienst het tipgeld direkt na aankomst in New York vaak in een enveloppe naar de purser, die het in de scheepskluis bewaarde tot het in Rotterdam werd opgehaald. Dat resulteerde eens in een komplete vergissing toen een van het schip komende steward vergeten was dat hij het geld al in zijn portefeuille had gestopt en per ongeluk de enveloppe in zijn hand hield en de portefeuille wegwierp, de Nieuwe Maas in!

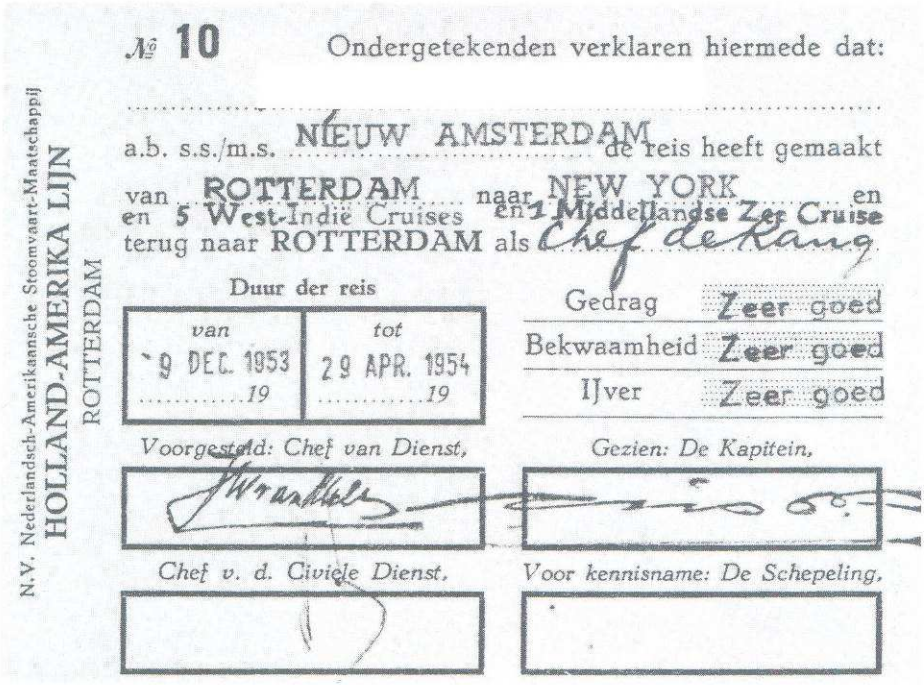
Op de cruises werden de salarissen pas in Rotterdam uitbetaald.
Men maakte dan gebruik van de weekbrief waardoor een deel van het salaris telegrafisch kon worden overgemaakt.



Een deel van de Civiele Dienst op het Upper Promenadedek.

Vooral de dek- en machinedienst moesten van deze regeling gebruik maken, omdat zij geen neveninkomsten hadden en hun gezin ander geen inkomen had.
Stewards deden zoiets NOOIT. Die stuurden hun fooiengeld telegrafisch over en lieten hun salaris in Rotterdam staan.
Later werd ook deze regeling afgeschaft, waardoor moeder de vrouw in het cruiseseizoen wekelijks een salaris ontving.
Dat tipgeld wat de Civiele Dienst soms in grote hoeveelheden ontving, werd overigens ook op het schip gebruikt om daar de nodige voorzieningen en geriefelijkheden mee te bekostigen.
Om toch aan de serviceverlening aan de passagier te kunnen blijven voldoen, hadden de leden van de Civiel Dienst vaak niet de tijd om andere zaken zelf op te knappen, zoals het bed opmaken.

Eén van de regels was dat het bed opgemaakt diende te zijn voor 10.00 's morgens. Alles werd grondig gekontroleerd, dus ook dit, en had men tegen die tijd het bed niet in orde gemaakt, dan kreeg men een reprimande.
Bij de derde keer werd als voorbeeld voor anderen het bed weggehaald! Men ging er van uit dat men het toch niet meer nodig had.
Geen wonder dat vele hutstewards, voor wie de tijd in de ochtenduren toch al erg krap was, gebruik maakten van leden van de Algemene Dienst en die inhuurden om ervoor zorg te dragen dat alles op tijd in orde was.
Zodoende hadden zij voldoende gelegenheid zich met de passagiers bezig te houden, hetgeen een aardige bijverdienste opleverde, waarvan nu ook een deel naar de Algemene Dienst ging "voor bewezen diensten".


№ 10 Ondergetekenden verklaren hiermede dat:

N.V. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij
HOLLAND-AMERIKA LIJN
ROTTERDAM

a.b. s.s./m.s. NIEUW AMSTERDAM de reis heeft gemaakt
van ROTTERDAM naar NEW YORK en
en 5 West-Indië Cruises en 1 Middellandse Zee Cruise
terug naar ROTTERDAM als Chef de Rang

Duur der reis

van	tot
9 DEC. 1953	29 APR. 1954
.....19	19

Gedrag	Zeer goed
Bekwaamheid	Zeer goed
IJver	Zeer goed

Voorgesteld: Chef van Dienst, Gezien: De Kapitein,

Chef v. d. Civiele Dienst, Voor kennisname: De Schepeling,

Conduite: 3 keer "goed" in plaats van "zeer goed" was goed genoeg om je koffer te pakken.

De Algemene Dienst werd door de Civiele Dienst voor veel karweitjes opgetrommeld. Daar zat zij in het geheel niet mee! Daar vond men toch al dat de Civiele Dienst veel te veel fooien kreeg.
Men deed die extra karweitjes dus maar wat graag, vermits er een juiste beloning tegenover stond.
De Wasserij deelde ook mee in de fooienvreugde. Alle lakens, tafellakens, slopen, servetten etc. moesten na gebruik naar de wasserij en de tijd die ervoor stond om het gewassen etc. terug te krijgen, was ongeveer een week. Met een aardige fooi kon die tijd bekort worden tot een paar dagen, hetgeen een constante opslag van schone lakens enz. voor de hutsteward waarborgde.
Ook het naar boven sjouwen van de schone stapels werd uitbesteed. De Wasserij had een steekwagen en deed het dus stukken makkelijker!
De passagiers kregen elke dag schoon linnengoed en schone handdoeken (soms wel eens 12 per dag!). De hutsteward daarentegen kreeg dit maar één keer per week, maar niemand bemerkte dat zo'n laken of handdoek wel eens werd omgeruild uit de kast,

bestemd voor de passagiers. Het was voor veel hutstewards een vreemde gedachte dat de passagiers elke dag "verschoond" werden, terwijl zij het een week met hetzelfde goed moesten doen. Daarbij kwam nog dat zij gedurende hun werkdag vuiler werden dan de meeste passagiers! En gezien het feit dat zij het waren die ervoor moesten zorgen dat de passagiersverblijven etc. SCHOON BLEVEN, wilden ook zij niet achter blijven, zodat de hulp van de Wasserij snel nodig was.

Barkeepers zagen eveneens graag dat men te hulp schoot. De leden van de Algemene Dienst zorgden voor o.a. het bijvullen van de voorraad, het wassen van de bar en haalden de bestellingen van de barkeeper op bij de Magazijnmeester.
Een ander onderdeel dat deel uitmaakte van "het binnenlands geldverkeer" was het koperpoetsen. Een tijdrovende en nare bezigheid en zeker niet populair.
Vandaar dat ook dit werk aan anderen werd gegund.

Koperpoetsen – voor velen een vervelende bezigheid!

Ook speciale diensten ten behoeve van de passagiers werden door de Algemene Dienst uitgevoerd zoals de koffers aan wal brengen.
Die koffers werden gewoonlijk voorzien van een letter, meestal de eerste letter van de achternaam van de passagier.
Aan de wal werden zij dan in vakken gezet, corresponderend met die letters. Meneer Williamson kon zijn koffer dus terugvinden in vak W.
Dat kostte tijd en dat leverde na een aantal plezierige dagen aan boord bij sommige passagiers wel eens wat ongerief.
De konfrontatie met het zakelijke leven van de wal was dan zo koel!
Zodoende werden "koeriersdiensten" door de hutsteward aangeboden, maar uitgevoerd door de Algemene Dienst, waarbij de koffers "persoonlijk" aan de wal werden gebracht en de passagier direkt zijn/haar bagage kon meenemen. Zelfs de douaneformaliteiten konden via de stewards worden "geregeld"!
Het Salonpersoneel kreeg vaak minder tipgeld dan de steward in de Public Rooms en de hutstewards.
Vaak werd bij hen de tip ook in een pot gedaan waarna er volgens een bepaalde rangorde een verdeling volgde.

Andere aangelegenheden waarbij het extra geld van dienst kwam, betroffen onder meer het verzorgen van speciale wensen door de keuken. Men kon naar de slager stappen en vragen om een biefstuk en bij de bakker een lekker brood laten bakken, mits men maar over de brug kwam met een bedrag wat voor zulke zaken werd vastgesteld. Meestal werd de afrekening van al deze handelingen afgehandeld aan het eind van de reis wanneer een lid van de Algemene Dienst rondging met een "verzamelstaat".

N.V Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij

Holland-America Line

ROTTERDAM

R.M.S. "NIEUW AMSTERDAM"

9-12-58 Am: 30-1-59 19

MR. STATEROOM

Laundry $ 1.58

~~Tailor~~ $ 0.42

Accompanying Cards Represent $

Een "wasserij-rekening" voor bewezen diensten!

In alle gevallen betrof het slechts een vergoeding van enkele dollars. Grote bedragen waren er niet mee gemoeid, maar het moest! Zonder deze vorm van werken was het leven aan boord niet mogelijk. Men had hulp nodig van de ander om zelf optimaal ten dienste van de gast te kunnen blijven funtioneren. Maar niet alleen het "kopen" van zulke zaken was in de dagelijkse gang van zaken ingeburgerd, ook het verkrijgen van etenswaren etc. op andere manieren was een sport voor sommigen. Machinedienst personeel kon nooit in aanmerking komen voor een geldelijke vergoeding. Zij wilden wel eens wat extra's repareren tegen vergoeding van bijvoorbeeld wat etenswaren.
Maar het kon ook nog anders: een in de lift afdalende kalkoen op schaal was eens aanleiding het gebraden beest, dat als sierstuk in de Eerste Klas had gediend, maar op te eten en dus werd de schaal van de lift gehaald. Groot was echter de verbazing toen na afloop van deze maaltijd bleek dat de kalkoen in kwestie de volgende dag als sierstuk in de Cabin Klas had moeten dienen!

Door deze geldhandel floreerde het zakenleven buiten het schip eveneens, zowel in Holland als in Amerika. In de eerste jaren na de oorlog waren goederen in Holland nog steeds schaars te verkrijgen en vaak ook nog op de bon. In Amerika daarentegen kon men alles kopen wat men wilde.
Voor vele opvarenden van de "Nieuw Amsterdam" een unieke gelegenheid om het thuisfront op verschillende manieren hiermee kennis te laten maken.
Voor gezin en familie werden vaak grote voorraden etenswaren, kousen, sigaretten, chocolade etc. ingekocht, die dan bij aankomst in een grote doos verpakt of verstopt, al of niet via de douane, een welkome en gretige aftrek vonden bij familie.
Anders liep het met de, door deze mogelijkheden van het kopen van artikelen in de V.S., ontstane handel naar derden.
Grote winsten werden er geboekt bij de invoer van bijvoorbeeld nylonkousen.
Meestal moest je met het invoeren van de artikelen goed uitkijken, en vaak werden dan ook slimme manieren verzonnen om ze aan de wal te krijgen.
Dubbele bodems waren snel bekend en te doorzichtig. Nee, het moest anders!
De niet oplettende douane-ambtenaar bemerkte vaak niet dat de bemanningsleden méér gemerkte koffers naar beneden meenamen dan hij zelf in eerste instantie had aangetekend. Een invoerrechtenvrije koffer werd voorzien van een merk, en zo kon het

gebeuren dat een "wakker" bemanningslid zelf zijn nodige koffers voorzien had van het teken waarmee de ambtenaar een deel van zijn bagage als "vrij" had afgetekend. Overigens werd het aangeven van de bijverdiensten aan de dienst der Belastingen bijzaak, zodat ook de FIOD regelmatig steekproeven nam ten einde na te gaan hoe sommige verlofgangers zich zo'n geweldige auto konden aanschaffen!

Ogenschijnlijk lijkt het of er aan boord een voortdurende strijd tussen twee kampen geleverd moest worden. De een liep hard om zich volledig in te stellen voor de passagier, terwijl de ander daar nooit aan toe zou komen en zodoende alle geneugten van die tak van het schip, inclusief de fooien, aan zich voorbij zag gaan.
Termen als "Oceaanbiedser" werden al snel in de richting van de Civiele Dienst geplaatst! Daarbij kwam nog dat vooral in de goede jaren van de passagiersdienst het voor anderen dan de Civiele Dienst verboden was zich onder de passagiers te bevinden (tijdens werktijden, maar hetzelfde gold ook voor de Civiele Dienst buiten werktijden).
Eén ding moge duidelijk zijn geweest: Je bent als stuurman bovendeks, en daar blijf je dan ook, behalve als je je ronde over het schip moet maken!
Klaar met je werk betekende dat je vertier kon zoeken in je eigen verblijven, niet in de Public Rooms. Alleen Senior Officieren mochten na hun werktijd zich onder het publiek in de Public Rooms begeven! Dat kon wel eens tot rare situaties leiden, want enkele jongere officieren hebben hun echtgenotes toch onder dat publiek gevonden!
Het was trouwens voor jonge officieren niet echt plezierig om een poging te wagen een kijkje te gaan nemen.
Mocht dit toch gebeuren dan kreeg hij vriendelijk te horen dat hij zich moest verwijderen en in het minst gunstige geval kon het hem overkomen dat van zijn aanwezigheid onder de passagiers direkt kennis gegeven werd aan zijn superieuren of soms aan de maatschappij!
Later, in de moeilijke jaren van de passagiersdienst veranderde dit allemaal en werd de aanwezigheid van een uniform onder de passagiers zelfs "verplicht" gesteld, en kreeg men konsumptiebonnen mee, hetgeen nu voor alle officieren gold!

Natuurlijk waren de meningen over het wel en wee van de vele stewards ernstig verdeeld, maar daar staat tegenover dat men gedwongen was gedurende een lange periode met elkaar aan boord te vertoeven.
Van flinke ruzies kon geen sprake zijn. Gebeurde er iets wat niet naar de zin van de een of de ander was, dan kon men geen kant op. De zee bood een te strakke omheining.
Zodoende moest men wel over enige flexibiliteit beschikken om dit leven aan te kunnen. Alleen op die manier kon de dienst blijven funktioneren, en men kan dan ook wel stellen dat er in grote delen van het schip een grote saamhorigheid heerste.
Een voorbeeld daarvan is het "scheepsvoetbalteam" wat soms opmerkelijke resultaten behaalde in de competitie met andere schepen, van andere rederijen.
Onderling werden de nodige grappen en grollen uitgehaald. Nieuwkomers werden grondig getest op hun vakbekwaamheid en op hun soepelheid.
Het leven aan boord was geen systeem waarbij men van 09.00 tot 17.00 uur werkte en daarna naar huis kon. Men was er 24 uur en de bedrijvigheid aan boord duurde ook 24 uur! Rancune kon niet! Civiele Dienst personeel bleef gewoonlijk langer bij elkaar dan bijvoorbeeld machine- en dekdienst. De promotie van een stuurman verliep niet op hetzelfde schip, maar het kon wel jaren duren voordat men weer, in een hogere rang, terugkwam op de "Nieuw Amsterdam".
En om dan je gram nog te gaan halen was wel heel erg moeilijk!
De band tussen de Civiele Dienst-leden was hechter. Dat kwam veelal goed naar voren bij ziekte of sterfgevallen, maar eveneens bij geboorte en huwelijk. Lief en leed werden in alle opzichten met elkaar gedeeld.

Voorop staat dat van de officieren wordt verlangd, dat zij onder alle omstandigheden jegens – en in het bijzijn van – de passagiers voorkomend en bescheiden optreden en de grootst mogelijke tact betonen. Zij dienen zich er vooral voor te hoeden, de passagiers te belemmeren in het gebruik van de voor hen bestemde faciliteiten (dus in het algemeen zich te onthouden van dekspelen, tijdig plaats te maken bij druk bezochte bioscoop- of andere voorstellingen, enz. enz.) en in het geven van aanstoot (het zitten op barkrukken, het vormen van groepjes van officieren, het voeren van luide gesprekken, het op opvallende wijze deelnemen aan het dansen, het opwekken van afgunst door zelfs maar schijn te wekken, het gezelschap van bepaalde passagiers te zoeken, enz. enz.). Er zal in het bijzonder tact nodig zijn om moeilijkheden in de ene zowel als in de andere zin te vermijden, indien het initiatief van passagiers zelf uitgaat.

De officieren zullen zich ook van alles dienen te onthouden, wat op enigerlei wijze afbreuk kan doen aan de vervulling van hun taak, of wat bij de passagiers twijfel zou kunnen doen wekken aan de juiste gang van zaken of de veiligheid aan boord. Zij zullen zich daarom in het algemeen vóór middernacht uit de salons dienen terug te trekken, terwijl zij, die in de zeewachten zijn ingedeeld, zich niet in de salons moeten ophouden gedurende de uren welke bestemd zijn voor hun nachtrust.

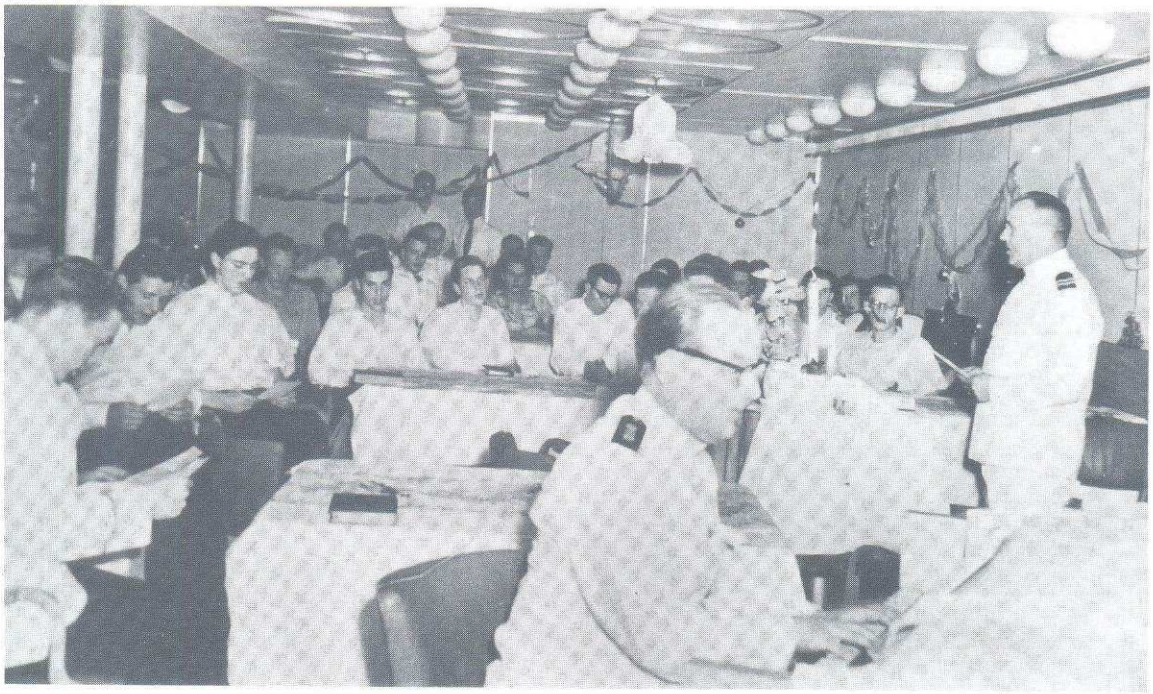
Voorts zullen alle officieren, wanneer zij zich op voor de passagiers toegankelijke plaatsen vertonen, steeds volledig in het voorgeschreven uniform gekleed dienen te zijn; dus niet in sport- of dergelijke kleding.

Het behoeft geen betoog, dat de controle op het nakomen van bovengenoemde richtlijnen uiteraard bij u en de heren Stafofficieren ligt. Wij achten het echter bovendien voor de hand liggend, dat ook de oudere officieren zonodig hun jongere collega's er opmerkzaam op maken, wanneer deze zich onverhoopt niet in overeenstemming met hetgeen van hen verwacht wordt, mochten gedragen.

De Directie.

Enkele regels ten aanzien van het gedrag door en voor officieren aan boord, volgens een memorandum aan de kapitein (28-1-'63).

Waren er binnen de familie speciale gebeurtenissen te verwachten, dan kon men via de wal geregeld krijgen dat men een reis (of een paar reizen) verlof kreeg.
Dat verlof bestond uit de gebruikelijke twee weken vakantie in het jaar, maar kon worden aangevuld met de zaterdagen en zondagen die men had gewerkt. Voor een zaterdag kreeg men een halve dag extra verlof, en voor een zondag een hele.
Getrouwd zijn met een bemanningslid was bepaald niet altijd even plezierig.
Voor het grootste deel van het jaar was man en vader van huis, en miste men altijd de gezelligheid van de feestdagen in december.
Natuurlijk kon men wel eens trachten manlief op te zoeken wanneer hij met een cruise naar Europa kwam en daar verschillende havens aandeed, maar de maatschappij vond niet dat familie aan boord moest komen. Ook dat werd later veranderd toen echtgenotes etc. enkele reizen met hun man mee mochten varen.
Eenmaal gebeurde het dat de vrouw van een hutsteward helemaal naar Zuid Frankrijk was afgereisd om haar man te ontmoeten. Maar wat schetste haar verbazing toen vanwege de storm die er toen woedde, het schip buitengaats bleef en dus de reis voor niets was gemaakt. Gelukkig bracht een vliegtuig naar Napels uitkomst, en waren de collega's bereidwillig een oogje dicht te knijpen, zodat de steward even van boord kon!



Kerstviering aan boord in de Toeristenklas Salon.

Ook dit jaar is er weer een Kerst-pakketten aktie georganiseerd. Ruim 450 pakjes hebben wij weer aan boord ontvangen, die wij allen 25 december, de 1ste Kerstdag, zullen uitreiken.
Op de lijst kunt U zien hoe laat U uw pakje kan komen afhalen.
Let goed op uw doosnummer!!!
U staat voor één pakje, wij voor 450, wij verzoeken om uw medewerking!!!

"Kerstfeest op zee" was altijd een welkome afwisseling.

De bouw van het schip, overigens, maakte kontakten onderling niet erg gemakkelijk! Alle onderdelen hadden hun eigen kwartieren en men at gescheiden van elkaar in eigen messrooms.
Echt goed was het verblijf in sommige delen van het schip niet te noemen.
Voor hen die in het voorschip sliepen, was de hitte vaak ondraaglijk en tevens speelde daarbij een rol dat door de warmte olie van de ankerwinch gewoon door het dek naar binnen sijpelde.
Diezelfde positie in het voorschip was tijdens slecht weer ook geen lolletje.
De ankerketting kon dan voor een flink lawaai zorgen als het schip heen en weer bewogen werd op de golven.
In het achterschip was het niet veel beter. Boven de schroeven slapen viel op de Atlantische Oceaan wel mee, maar dat lag anders bij het varen in bijvoorbeeld Het Kanaal waar men minder waterdiepte had en de schroeven zich duidelijk lieten horen!

Ook de stuurmachine maakte met haar konstante gepiep een storend geluid, maar ondanks dit alles wisten de slaap en de gewenning het van de ergernis te winnen.
Men was na een dag werken erg moe en vooral op een oostreis, een zogenaamde Eastbound Voyage, werkte het tijdsverschil behoorlijk in het nadeel van de stewards.
De dagen duurden een uur korter om zodoende het tijdsverschil met Europa gedurende de reis op te heffen, en het ritme was daardoor kompleet gebroken, hetgeen fysiek goed ging doorwerken omdat men moeite had in slaap te vallen.

In de weinige vrije tijd die overbleef werd over het algemeen de "Crew Bar" als het beste plekje op het schip ervaren. De prijzen waren daar alleszins redelijk. Zo kostte een biertje 8 dollarcent, wat later verhoogd werd tot 10 dollarcent, omdat de maatschappij het "breekgeld" in de prijs calculeerde.
Op zich een begrijpelijke handeling, want tijdens de reis braken er heel wat glazen.
De barkeeper "had de hele bemanning" en "de Klep" was open van 11.30–13.30. Het liep gelijk storm.
In de avond was de openingstijd gezet van 19.00–24.00 uur waarna hij werd gesloten, maar dan kon men toch altijd nog een kijkje gaan nemen in de Matrozen Mess, of Machinisten Mess, want die bleven non-stop open omdat voor die diensten wachtgelopen moest worden.
Onderling werd op het schip regelmatig gegokt. Waar mensen in groepen bij elkaar zitten is kaarten altijd zeer populair, maar het blijft natuurlijk niet bij een spelletje klaverjassen.
Pokeren was ook favoriet, en een spel genaamd "banken". De winsten die daarmee behaald konden worden, namen zodanige vormen aan dat de maatschappij een waarschuwing deed uitgaan, zodat het "banken" gestaakt werd.
Spoedig daarna verscheen er echter een houten bakje ten tonele. Dit bakje werd gebruikt om drie dobbelstenen in te gooien. Men kon dan zijn geld inzetten op één van de zes gaten naast het bakje, welke correspondeerden met het aantal ogen van de dobbelsteen.
Belangrijk was wel dat je je crew-card niet verloor!
Dat was een soort pasje waarmee je bedlinnen kon halen in de wasserij en wat gebruikt werd om bijv. sigaretten te kopen.
Soms, wanneer dat een keer uitkwam, wilde een artiest ook wel een voorstelling voor de bemanning geven, waarbij men middels deze crew-card zich toegang tot de zaal kon verschaffen.
En hoewel men in de beginjaren van het schip met 45 man 5 douches moest delen, was er toch een kameraadschap aan boord die velen lange tijd zou heugen!

Holland-America Line
"It's good to be on a well-run ship"

S.S. NIEUW AMSTERDAM
KAPITEIN D. VAN DALEN, GEZAGVOERDER

:::O:::

S. C. N. A.

BIEDT U
DE

Cabaret Revue
Around the World

OP ZEE
MAANDAG 25 JANUARI 1960
OM 10.45 UUR IN HET THEATER

:::O:::

Decors: Georgeo Bravetti
Conference: Piet Booy
Muzikale leiding: Frank Vermeulen
Algehele leiding: Frank Abbema

Programma

1. OPENING VOORZITTER ..... Fons Strookman
2. KENNISMAKING „GEZELSCHAP"
3. CONFERENCE ..... Piet Booy
4. THE 4 DUTCH SAILORS ..... Accordeon act.
5. STAMPERTJE (Schets)
   Jan v. d. Burg, Piet Booy en Lou de Ruiter
6. KLANKEN UIT HAWAII door Ambonese Band
   Leider H. Tahapari
7. BAR „PARIS" (schets)
   Betty Zonneveld, Lou de Ruiter, Piet Booy, Jan v. d. Burg en Frank Abbema
8. HONGAARSE KLANKEN
   door leden van het Nieuw Amsterdam Orkest o.l.v. Frank Vermeulen
9. Bbbbb ..... UIKSLOOT (schets)
   door Tonny v. d. Berg, Hanny Schoenmaker, Georgeo Bravetti en Kokky Oranje
10. MEXICAANSE KLANKEN
    eveneens door leden van het Nieuw Amsterdam Orkest
11. PRAATJES VULLEN GAATJES
    Frank Abbema
12. HET NIEUW AMSTERDAM KOOR
    o.l.v. Frank Vermeulen

FINALE
Het Gehele Gezelschap

"IT'S GOOD TO BE ON A WELL-RUN NIGHT"

Programma, samengesteld door en voor de leden van de Sportclub "Nieuw Amsterdam".

VOETBALPOOL S.C.N.A.

Naam: J. Raadaltijdmis.
Functie: Lavatoriem Hutnr.: 100

U vult in voor thuisclub 1 - bezoekende club 2 en een gelijk spel 3. De deelname is **50 cent** per kolom.

Blauwwit - D.O.S.		
Enschede - N.O.A.D.		
Feyenoord - Rapid		
M.V.V. - N.A.C.		
Schev. H.S. - A.D.O.		
V.V.V. - D.W.S.		
Ajax - Sparta		
Willem II - Fortuna		
Elinkwijk - P.S.V.		
AANTAL PUNTEN		

De voetbalpool kon elke week door de bemanning gespeeld worden. Niet iedereen won wat, zoals deze meneer "Raadaltijdmis".

OORKONDE

SPORTCLUB NIEUW AMSTERDAM

TOEGEKEND AAN

NAAM .....

GEBOREN ..... TE .....

voor het behalen van de ..... Prijs in de afdeling

..... ter gelegenheid van de jaarlijkse

Kampioenschappen van het s.s. „Nieuw Amsterdam"

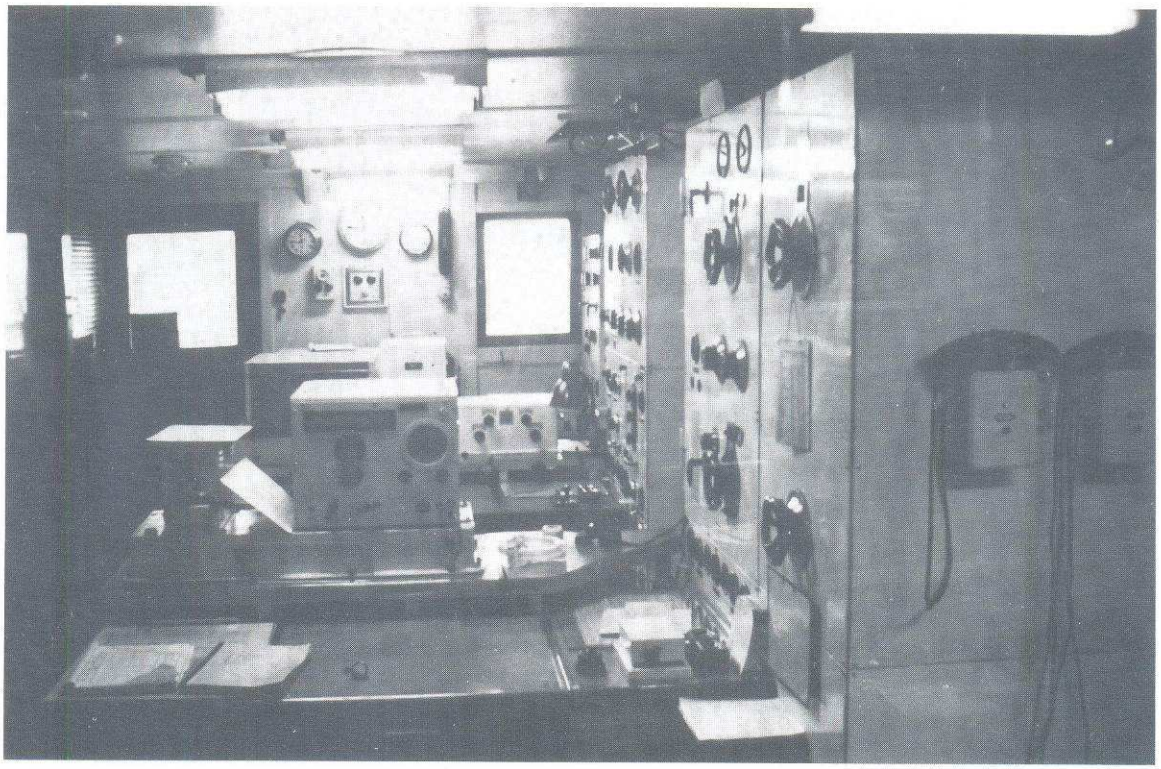
Voorzitter: Penningmeester:

Secretaris: Wedstrijdleider:

Oorkonde S.C.N.A.

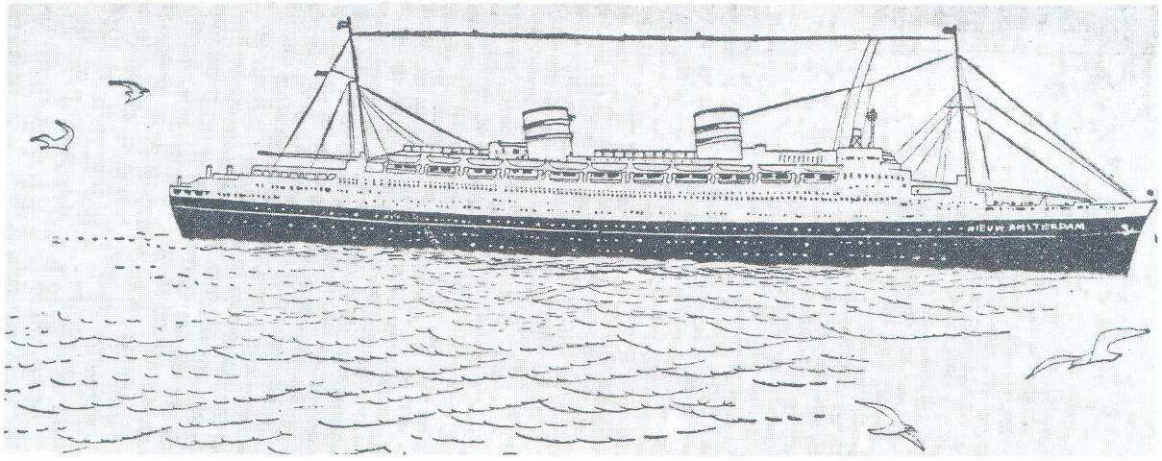
Een aparte groep onder de bemanning vormden de marconisten. Zij waren in dienst van Radio Holland en in de beginjaren van de "Nieuw Amsterdam" was het voor sommigen van hen een "eer" op dit schip geplaatst te kunnen worden.
Het waren marconisten die meestal op de wat kleinere schepen van onze koopvaardij waren begonnen.
Wat een verschil openbaarde zich als de stoomfluit het vertrek aankondigde! Bij andere stomers kwamen er eerst een aantal emmers water naar buiten en dan pas de stoom, maar nu blies de fluit de oren van je hoofd!
Alles was groot en mooi en overweldigend. Alleen de schoorstenen al waar je tegenop keek als de antennes werden gehesen!

Men behoorde tot de etat major, en dus at men gewoon mee in de Messroom. Daar deed je altijd je bord op met lepel en vork in een hand, zoals een steward dat deed in de Salon. Onder de collega's uit die tijd heet dat nu nog steeds: "de Holland-Amerika-Lijn manier!"
Zodra men aan boord was, nam men de passagierslijst door die men van de purser had gehad, om te zien welke belangrijke personen aan boord waren.
Er was onder de marconisten een chef die toezicht had en de radiotelefonie bediende, en zes marconisten, waarvan er steeds twee wacht hadden. Overdag zat een daarvan aan het loket voor telegrammen en telefoongesprekken en de ander zat op de radiowacht te luisteren. Als hij moest seinen, had de loketman een luisterontvanger bij staan voor de noodgolf, anders kon je die oproepen missen!
Er gingen heel wat telegrammen doorheen en er kwamen er ook heel wat binnen. Die werden direkt, en achter elkaar door, via de hoofdtelefoon opgenomen op de schrijfmachine, alles in goed samenspel met de Amerikaanse kuststations.



De radiohut.

Het drukst was het bij vertrek en voor aankomst en vooral bij vertraging en slecht weer kwam het regelmatig voor dat er drie zenders tegelijk in de lucht waren: middengolf, korte golf en telefonie. Op de "Nieuw Amsterdam" werd voornamelijk op de "Noord" veel zakelijk verkeer via de marconisten afgehandeld, maar men was toch primair aan boord voor de veiligheid van de scheepvaart!
Dagelijks werden Nederlandse en Amerikaanse persberichten voor de scheepskrant opgenomen, alsmede weerberichten, tijdseinen en ijsmeldingen.
De apparatuur was voor die tijd gedeeltelijk modern. Een sensatie was soms het afluisteren van de radioband in de buurt van Havanna, waar bleek dat de "Nieuw Amsterdam" in de verkeerslijst van Sydney zat. De "Oranje" voer vaak in die buurt met roepletters PGOF, terwijl de "Nieuw Amsterdam" PGGF had, hetgeen maar een punt in plaats van een streep scheelde. Maar de telegrammen kwamen toch goed over!
Gemiddeld genomen was er iedere reis wel een SOS aan de hand of iets dergelijks, maar hoewel de berichten natuurlijk direkt naar de brug gebracht werden, waren de noodgevallen meestal te ver weg.
En als er bijvoorbeeld een bericht voor iemand was, dan moest een steward de betreffende passagier middels een briefje inlichten, waarna de telefoongesprekken etc. gevoerd konden worden.
Maar men mocht zich, zeker als jongere, niet onder de passagiers begeven. Bij slecht weer ging men wel eens door de Grand Hall (met pet onder de arm!) en kwam dan toch in kontakt met passagiers. Meestal stelden die vragen over dingen waar een marconist ook geen antwoord op wist, waardoor het soms nuttig was iets van zeekaarten etc. te weten te komen.
Maar het op de foto gaan met passagiers werd nooit afgeslagen, ook door de andere bemanningsleden niet!



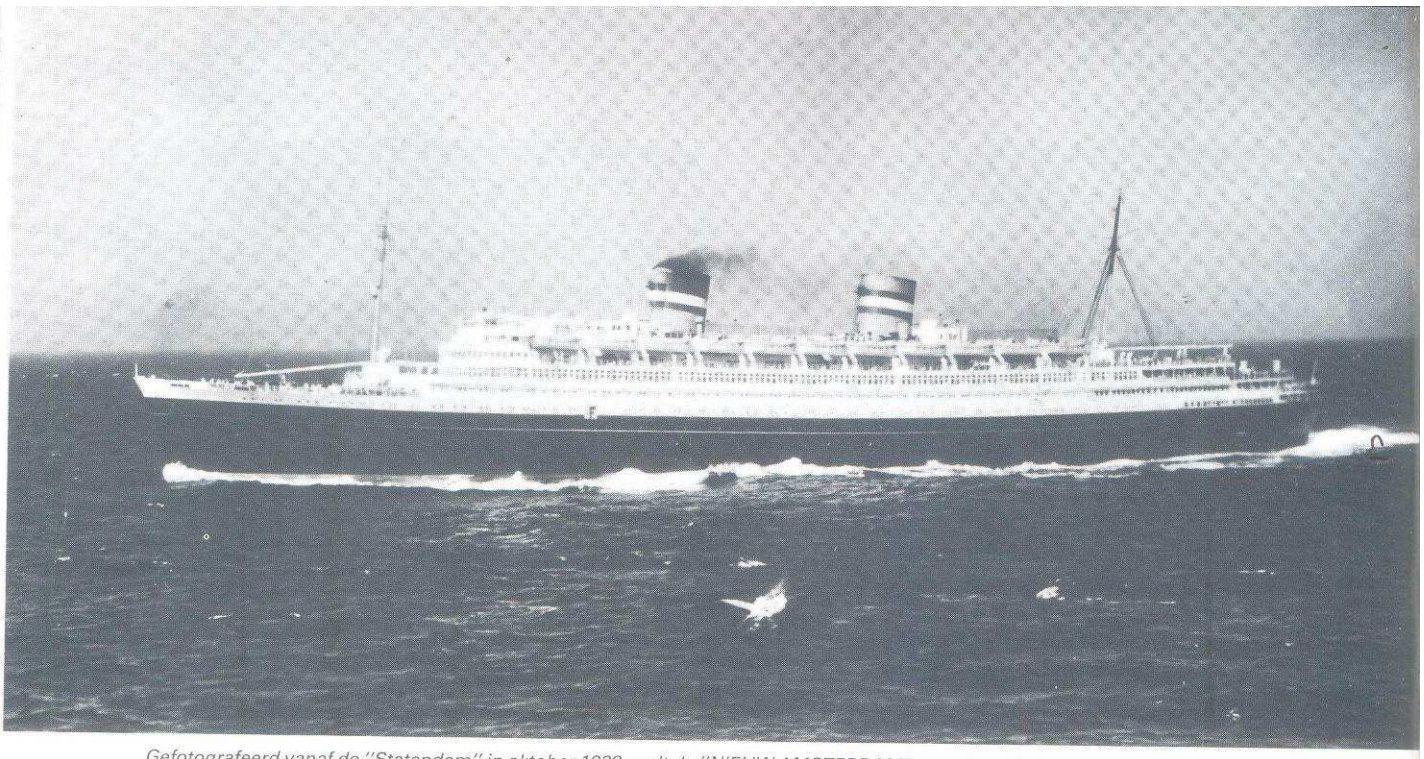
Het radiowerk betekende wel dat je in de havens niet mocht seinen of radiotelegraferen om de locale PTT niet te benadelen. Behalve voor onderhoudswerk was de marconist dan vrij en deed dan vaak boodschappen of postte brieven voor anderen, en hoewel men goed met de andere bemanningsleden omging, gaven de meeste marconisten er toch de voorkeur aan op een kleiner schip of een vrachtboot te zitten vanwege de "gezelligheid".

Comfort.....en Ongemakken !

Het vervoer van grote hoeveelheden passagiers stelt zware eisen aan schip en bemanning, zeker waar het de Noordatlantische route betreft.
De "Noord" staat bekend om het ruwe spel der weergoden die het vooral in de wintermaanden hoogst onaangenaam kunnen maken met hun depressies.
Varen op de "Noord" moest altijd snel gebeuren.
Men moest zich kunnen houden aan het tijdschema en deed er alles aan om de passagiers niet teleur te stellen.
Meestal volgde men een koers over de North Atlantic Lane Routes, waarbij altijd een noordelijke route gekozen werd, omdat die het kortst was.
Die route kon nogal eens dicht in de buurt van ijs komen, maar de U.S. Coast Guard hield nauwkeurig de posities van de ijsbergen bij, vooral de plaats waar het zuidelijkste ijs zich bevond, met name in de maand augustus.
Die posities werden doorgegeven aan het scheepvaartverkeer, want een ramp als met de "Titanic" trachtte men boven alles te voorkomen.

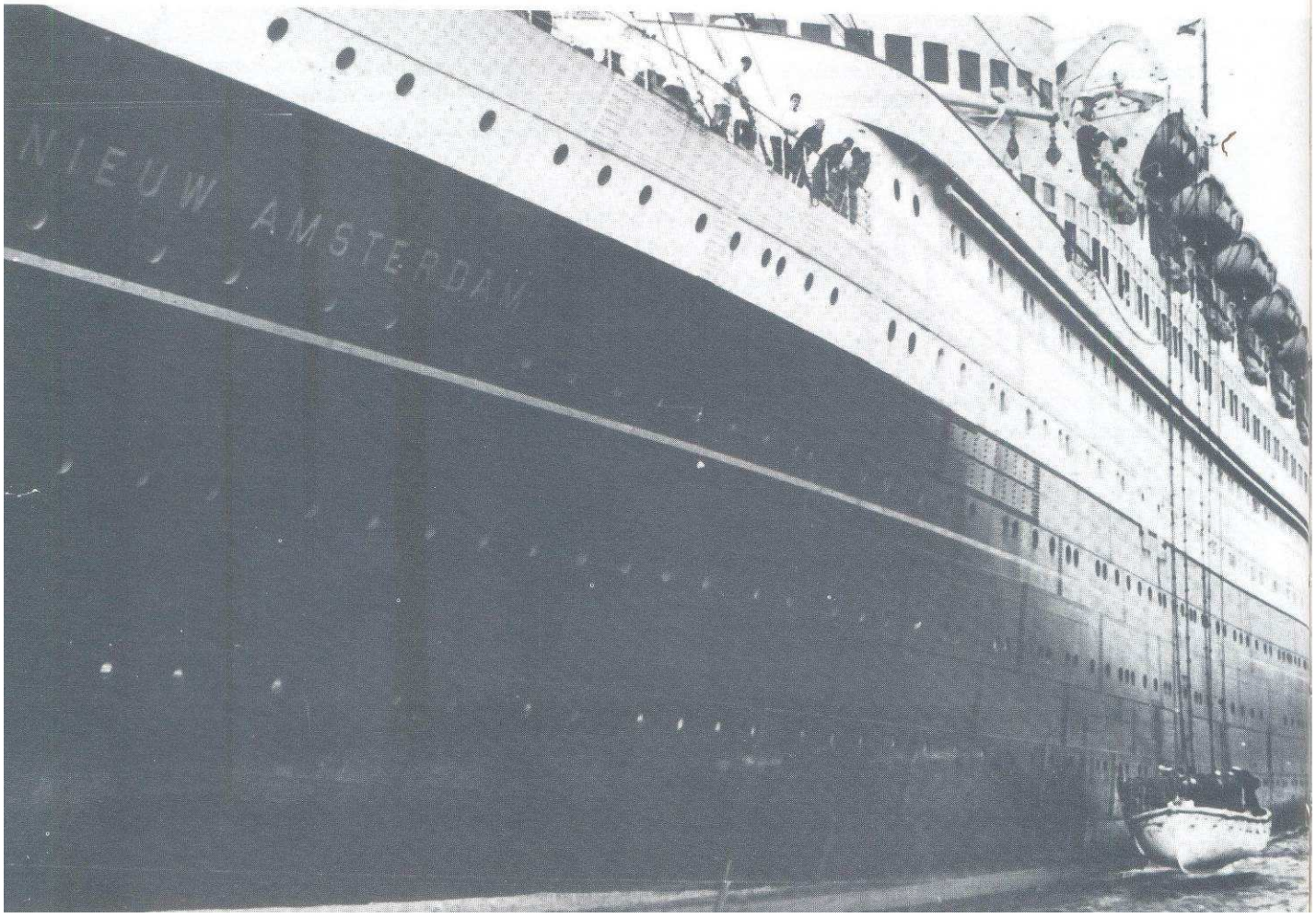
Eenmaal Het Kanaal uit werd koers gezet richting New Foundland, over de Grand Banks, en met name over de "George Bank".
In de omgeving van de Grand Banks is het vaak mistig en mist was op een passagiersschip volledig ongewenst.
Om toch geen tijd te verliezen werd volle kracht doorgevaren, maar werd intensief gebruik gemaakt van radioverkeer, waarbij men konstant aan alle schepen in de nabijheid vroeg zich te melden. Men wist dan hun posities en kon op die manier snelheid handhaven en de juiste koers bepalen zonder aanvaringen te veroorzaken.
Natuurlijk bracht dat risico's met zich mee, en de schipper van het vissersvaartuig "Marmax", uit Newfoundland, zal zeker een aantal slapeloze nachten gehad hebben in de weken van juni 1949 toen zijn schip in dikke mist op 20 kilometer ten zuid-oosten van het lichtschip "Nantucket" in aanvaring kwam met de voortrazende "Nieuw Amsterdam".
De visserman kwam van bakboord en zat ter hoogte van de brug toen men een klap hoorde en een hele lichte schok op de brug waarnam.

Gelukkig kon de "Marmax" met pompen drijvende worden gehouden, waarna de "Nieuw Amsterdam" haar reis voortzette met een zij spek, geschoord met wat hout tegen de kleine scheur die ter hoogte van de waterlijn een klein beetje water had doorgelaten. Veel passagiers hadden niets van het voorval gemerkt en hoorden het nieuws pas bij het ontbijt. Later, in Southampton, tijdens een dokbeurt, werd de scheur voldoende gerepareerd.
Een tweede aanvaring vond plaats in 1965, waarbij in het duister van de 4e januari, 'smorgens vroeg in de haven van New York een onverlichte lichter werd geraakt, en enkele van de op de lichter geplaatste treinwagons te water raakten. Ook hier viel de schade gelukkig mee.
Radar heeft natuurlijk voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer grote betekenis gehad en de HAL deed er van alles aan om de ontwikkelingen op dit gebied nauwkeurig te volgen en op hun schepen te plaatsen.
De "Nieuw Amsterdam" heeft hierdoor ook haar steentje bijgedragen aan de totstandkoming van het verkeersscheidingsstelsel in de Straat van Dover.
In het midden van de jaren '60 werden er met de "Nieuw Amsterdam" regelmatig routes langs de Franse kust gevaren, omdat men vond dat de bebakening, betonning en bevuring aan die zijde van de Straat te weinig was en over een te grote, onderlinge afstand was geplaatst.



Gefotografeerd vanaf de "Statendam" in oktober 1938 snelt de "NIEUW AMSTERDAM" naar New York.
Zo'n ontmoeting op volle zee was zeldzaam, en deze foto laat tevens zien dat de sleuven in de eerste schoorsteen niet erg voldoen. De rook slaat direkt erachter neer!

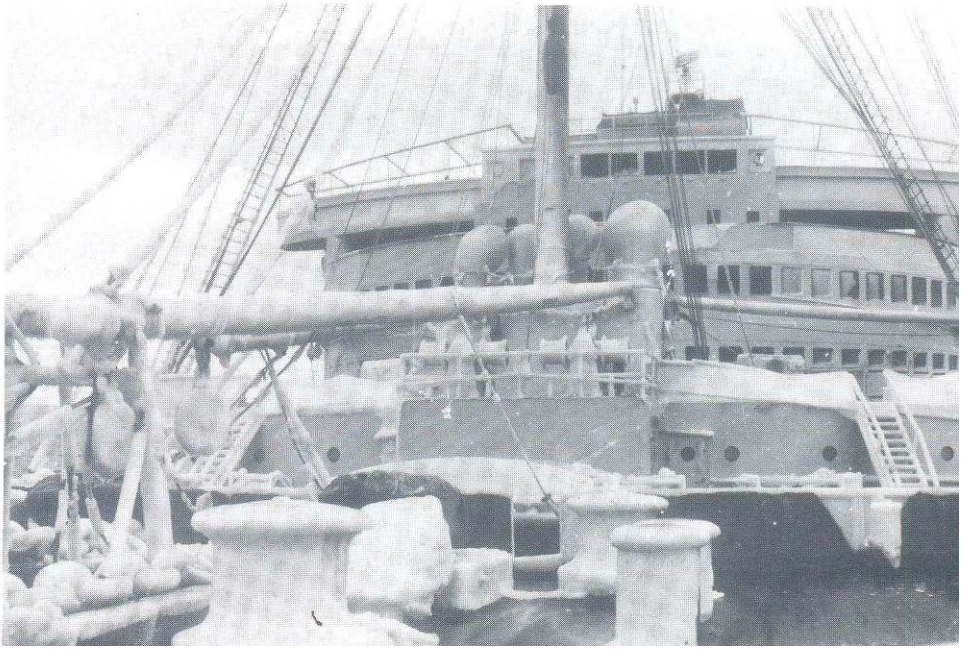
Schade-inspectie na de aanvaring met de "Marmax".



Met radar en Decca werd de mogelijkheid onderzocht welke de juiste manier zou zijn om langs de Franse kust te varen en deze ervaringen hebben tot de totstandkoming van het huidige scheidingsstelsel voor de vaart door de Straat bijgedragen.

Regelmatig werden er gedurende de nacht brandwachten gehouden. Vroeger gebeurde dat ook nog op de dag, maar later werd dit beperkt tot de periode 20.00-07.00 uur.
Middels klokken met sleutels werd bijgehouden waar men geweest was, hetgeen in wachtboeken werd genoteerd.
Daarnaast werden elke week de waterdichte deuren getest, evenals de Sprinkler-installatie, alsmede de brandslangen, waarvan het koperwerk altijd in optimale konditie moest worden gehouden, om vastzitten te voorkomen, hetgeen door de aanslag van het zoute water snel kon gebeuren.
Eén keer is het schip voor een reis als gevolg van brand uit de vaart genomen.
Gelukkig ontstond de vuurhaard niet op zee, maar toen zij lag afgemeerd aan de Wilhelminakade te Rotterdam.
Er ontwikkelde zich een brand in het plafond boven de zogenaamde Stuyvesantbar, die onmiddellijk het automatische blussysteem in werking zette.
De bluspogingen werden zeer bemoeilijkt door de grote rookontwikkeling, waarbij nog kwam dat de ventilatie op de "Nieuw Amsterdam" de rook door een groot deel van het schip voerde waardoor de snel aanwezig zijnde brandweer veel moeite had de oorsprong van de brand te ontdekken.
Behalve brandschade aan het plafond had de bar veel waterschade opgelopen en kreeg de onder de bar gelegen Lounge van de Cabin Klas eveneens veel waterschade.
Het Promenadedek boven de Bar werd door de hitte zelfs bolvormig!
Als gevolg van de brand kon het schip haar geplande reis niet maken en werd een deel van de passagiers overgezet naar de "Rijndam", die, niet geheel volgeboekt, juist aan een reis naar New York was begonnen en door de maatschappij werd teruggeroepen.

In 1968 werden de brandveiligheidsvoorschriften van de "Nieuw Amsterdam" aangepast aan de in 1966 aangebrachte wijzigingen in de Safety-of-Life-at-Sea-Convention van 1960.
Dit hield ondermeer in dat ruim honderd extra branddeuren moesten worden aangebracht, en trappenhuizen brandvrij werden gemaakt door middel van asbestschotten!
Tevens kregen andere delen van het schip een asbestlaag.



1948. Zware schade aan voordek en veel ruiten kapot op de brug en het Promenadedek als gevolg van een zware golf. Let op de ijsafzetting!!!

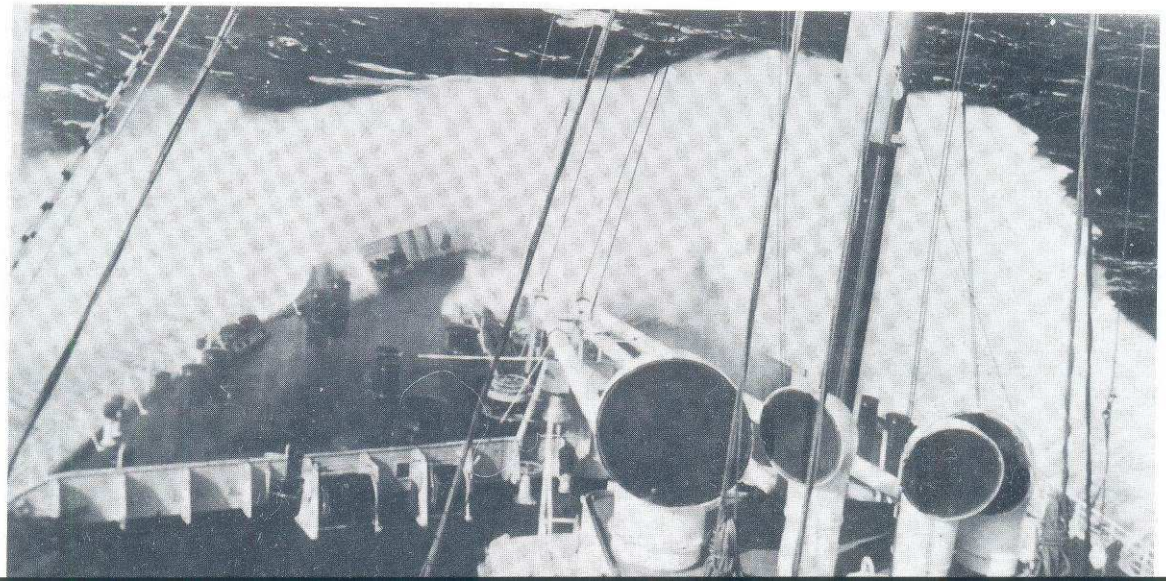
Al deze en overige veiligheidsnormen en toepassingen ten spijt, kon nooit worden voorkomen dat men plotseling in slecht weer terechtkwam.
De omstandigheden waren dan verre van comfortabel en leidden soms tot aanzienlijke schade.
Zo sloeg in 1948 een zware golf op het voordek waarbij enkele ruiten van de brug en het Promenadedek sneuvelden.
De waterkering lag plat en de bel was weg, maar niemand werd gewond.
De vertraging die opgelopen werd was twee dagen, hetgeen 40% van de vaartijd was, en als men weet dat een vrachtschip toen zo'n 100% tijd verloor in zulk zwaar weer, dan kan men daaruit wel opmaken hoe de kwaliteiten van de "Nieuw Amsterdam" als zeeschip zijn geweest!
Regelmatig kwamen zulke omstandigheden voor en lang niet altijd was er alleen sprake van materiële schade.
Op één van de reizen naar New York sloegen door de klap splinters in het gezicht van een paar officieren op de brug, waaronder de kapitein.
Omdat het schip niet zo ver van Ierland af was, werd onmiddellijk koers gezet naar dat land om daar de kapitein van boord te laten halen, waarna de eerste stuurman het commando overnam.
Voor de reparatie van de materiële schade die opgelopen was, werden snel tekeningen van de hekken etc. naar Amerika gestuurd om die, bij aankomst in New York, er op te laten zetten door TOD Shipyard aldaar.
Om weer op tijd terug te zijn in Rotterrdam werd er die keer snel gekeerd. 's Avonds binnen en de volgende morgen weer weg!

Soms kwam het water zo snel naar binnen dat een deel van het meubilair vernield werd en hutten veel waterschade opliepen.
Niet alleen kreeg het schip golven op de boeg enz. te verwerken, want op een thuisreis sloeg een door grondzeeën opgejaagde stortzee met donderend geweld tegen de Promenade van de Toeristenklasse. Ruiten werden versplinterd en vervolgens spoelde de golf de Toeristen Klas Salon binnen. Passagiers werden letterlijk door de Salon gespoeld en velen liepen verwondingen op.
Het water kwam zelfs over de vloerdrempels waardoor ook het lager gelegen A-dek een flinke plons te verwerken kreeg.
De inventaris van de Salon moest voor een groot deel worden vervangen.
Dat was ook het geval met een deel van de luxe hutten die, doordat een golf tegen de huid van het schip sloeg, flinke waterschade opliepen door ingeslagen patrijspoorten.
Dat gebeurde in oktober 1949 toen een reusachtige golf het schip helemaal op zijn kant wierp. Leden van de bemanning noemden die storm de ergste die ze tot dan toe hadden meegemaakt. Iedereen werd heen en weer geslingerd en velen liepen kneuzingen etc. op.
Uit waardering voor de wijze waarop de bemanning in die omstandigheden toch de service wist te handhaven en de schade te herstellen, werd 500 dollar opgehaald onder de passagiers.

Zulke reizen waren drukke tijden voor de scheepstimmerman. Omdat de poorten op het C-dek het meest van die waterkrachten te lijden hadden, werden die voor een storm voorzien van deksels, die enigszins hielpen, maar soms ook nog werden weggeslagen.
Een oplossing voor de gevolgen van het rollen van het schip (vaak erger voor de passagiers dan stampen) kwam in 1956 toen stabilisatievinnen werden geïnstalleerd. Een hele verbetering, dat moet gezegd worden, maar wat schetste de verbazing van het personeel toen bij een storm ineens aan stuurboord en aan bakboord ter hoogte van de plaats waar de vinnen waren aangebracht, de keukenvloer een duidelijk waarneembare bult te zien gaf!

Soms wilde het toeval dat de "Nieuw Amsterdam" opgelopen werd door één van de twee grote Cunarders, de "Queen Elizabeth" of de "Queen Mary". Deze schepen konden de oversteek met hun 28 1/2 knoop in beduidend kortere tijd maken dan de "Nieuw Amsterdam", en als men hen zag aankomen, dan waren ze ook weer in een mum van tijd uit het zicht verdwenen! Anders liep het in stormweer. De "Nieuw Amsterdam" was door haar kortere lengte een minder groot obstakel en kon zodoende de golven makkelijker nemen.
Meerdere malen gebeurde het dat men de "Queens" zwaar ploegend tegen de zeeën moest achterlaten en wanneer één van de Britten binnenliep dan zag men dat zij ook meer schade had opgelopen.

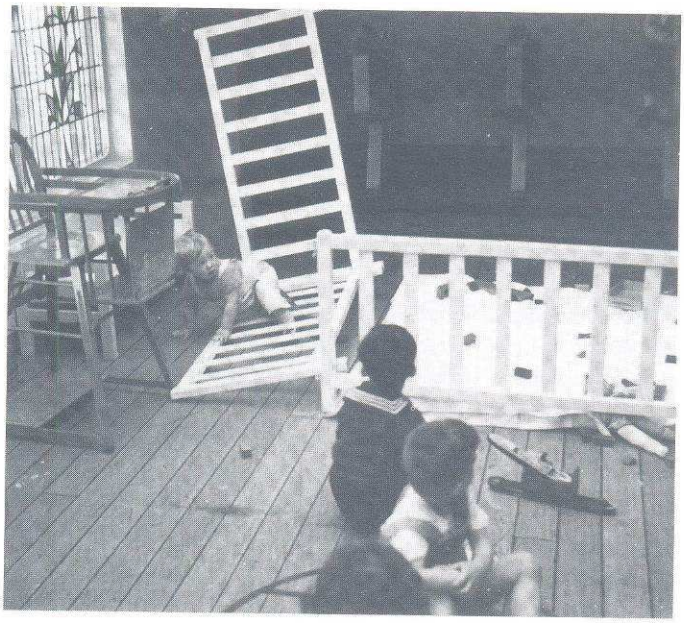
Een Westbound Voyage, zoals de reizen genoemd werden die richting New York werden uitgevoerd, waren vaak beangstigender voor het publiek dan de Eastbound Voyage, richting Rotterdam, omdat men op de laatste de wind vaak in de rug had. Zij blies dan niet zo hard rond de schoorstenen wat al snel "rustiger" scheen te zijn en bovenal psychologisch veel uitmaakte!
Bij een windkracht 7 op de Noordzee merkte men nog niet veel van enige beweging in het schip. Dat werd allengs anders nadat men Land's End was gepasseerd. De golfslag van de Atlantische Oceaan maakte dat het schip ging rollen en stampen. Niet in een zodanige mate dat men zich niet meer staande kon houden, maar toch akelig genoeg om het niet echt plezierig meer te vinden.
Het bedienend personeel werd reeds van te voren ingeseind dat er slecht weer op komst was. Zodoende konden zij de nodige maatregelen nemen om al te veel schade te voorkomen.
En ofschoon enkelen van het bedienend personeel zelf een katterig gevoel hadden, kwamen er toch nog passagiers hun maaltijd in de Salon gebruiken, hoewel hun aantal niet groot was.
Om te zorgen dat die passagiers dan zonder al te veel overlast van hun maaltijd konden "genieten", had men de plaatsen op het tafelkleed waar het bestek lag enigszins nat gemaakt.
Hierdoor werd voorkomen dat het bestek zou wegglijden.
Daarnaast konden de tafels voorzien worden van een opstaande rand, waardoor borden en glazen niet meer weg konden schuiven.
Simpelweg door met een kliksysteem de rand uit zijn vergrendeling los te halen, kon deze worden opgeklapt.
De tafels waren allemaal verankerd, maar de stoelen niet, en om deze zoveel mogelijk op hun plaatsen te houden, werden zij tijdens heel slechte weersomstandigheden vastgesjord.



Het bedienend personeel had het niet makkelijk tijdens zo'n slecht weer periode.
Ook al zaten er maar weinig mensen aan tafel, alle handelingen die men moest verrichten bleven hetzelfde en zeker het ophalen van de zware schalen met de maaltijden erop etc..... was dan geen pretje! Maar het motto luidde: EEN HAND VOOR DE MAATSCHAPPIJ EN EEN HAND VOOR JEZELF, en dan lukte het wel!
Het trap op en trap af lopen in slecht weer vergde de nodige ervaring. Immers, als het schip met de neus de golf indook, leek het of men gewichtsloos werd. Men liep dan het gevaar dat men overal heengeslingerd kon worden. Voor de bemanning die uit de dienstgang naar het D-dek moest, was de trap aldaar een dwarsscheepsgeplaatste, waar men altijd extra aandacht moest schenken!

Het was ook zwaar werken voor de hutsteward in die omstandigheden. Onderling hadden zij dan meestal geregeld dat er een steward extra bij bleef staan, want juist in zo'n tijd werd er een erg groot beroep op de hulp van de hutsteward gedaan. Hij gaf zijn passagiers een keer extra schone lakens (want dat gaf al "een beter gevoel"), en tevens het advies wat wel en wat beslist niet te eten. Als het enigszins kon, kregen zij te horen om toch rustig naar dek te gaan en wat in hun dekstoel te gaan zitten.
Op het dek moesten de passagiers zich dan aan touwen vasthouden. Alles was glad geworden, en overal hingen bordjes om aan te duiden dat uitglijden tot de mogelijkheden behoorde tijdens slecht weer.
De tapijten in de hutten hadden het nu ook zwaar. In Rotterdam kon je alles chemisch laten reinigen door een schoonmaakbedrijf, maar op zee moest je alle rommel zelf opruimen, en waren er geen fijne schrobtollen om de ongerechtigheden uit het tapijt te verwijderen. Dan maar een sopje en een klein tolletje erover en zo moest het dan maar voor de rest van de reis.
Was de toestand van de passagier zodanig dat hij/zij helemaal de kontrole over de inhoud van de maag verloor, dan waren er aan boord op verschillende plaatsen bakken met zaagsel opgesteld die het opruimen moesten vergemakkelijken. Zeker op het Rubberdek, met al zijn nopjes, was dat een uitkomst!

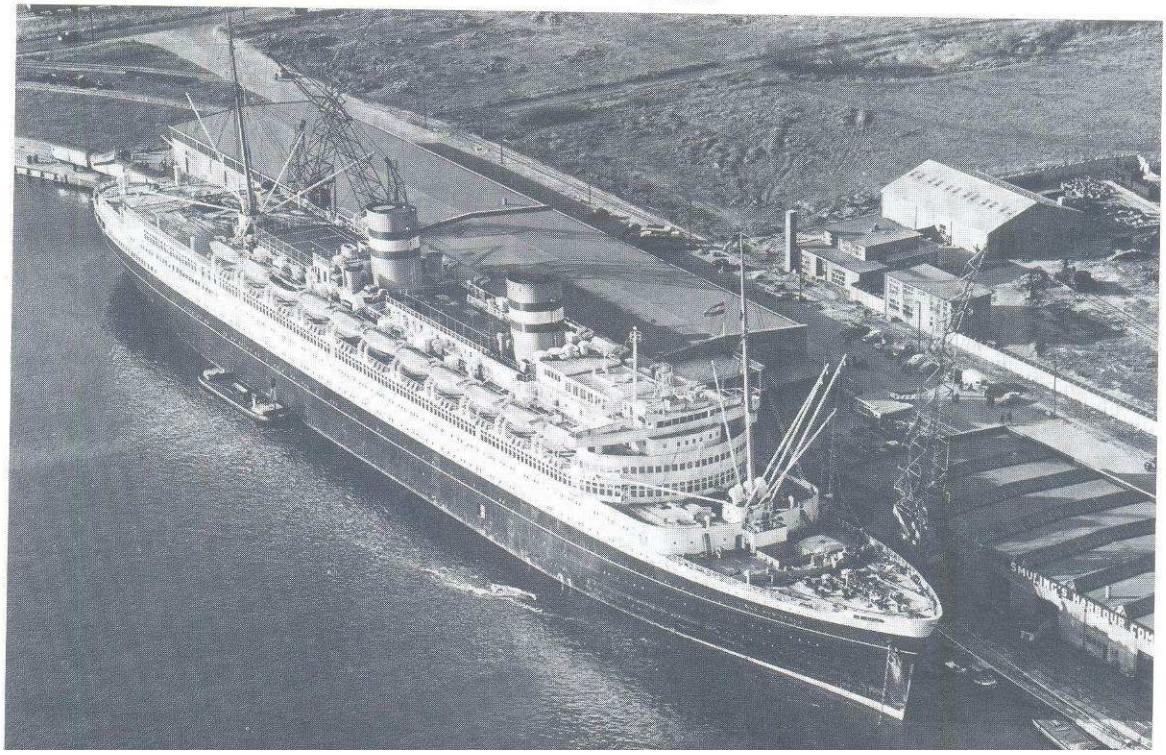
Na afloop van de werkzaamheden was de bemanning dan ook vaak doodmoe en de meesten van hen wilden alleen nog maar zo snel mogelijk naar hun kooi. Als die dan in het voorrschip lag, kwam je van de regen in de drup. Het beuken der golven op de boeg en de klappen die daarmee gepaard gingen, zorgden ervoor dat men niet rustig sliep.
Het kon soms dagen duren voordat de storm geluwd was en zelfs dan nog was de Oceaan niet direkt kalm te noemen.
Soms moesten de passagiers tot de ontdekking komen dat zelfs bij redelijk weer het net kon lijken alsof het schip plotseling in ruwe zee was terechtgekomen.
Het schip maakte dan "een haal", om welke reden dan ook, en begon plotseling over te hellen. De nietsvermoedende passagier kon dan ineens een deel van zijn/haar bestek niet meer vinden, of zag de kleding enigszins bevuild raken.
Het personeel had het daar moeilijk mee. Men moest natuurlijk direkt toeschieten om hulp te bieden, maar dat viel niet altijd mee, want soms had alles een humoristisch verloop! Zo gebeurde het dat een mannelijke passagier genoegzaam genoot van zijn maaltijd. Naast hem stond een zogenaamde "koeler", een bokaalachtige vorm, waarin zich ijs bevond om de bij de maaltijd bestelde dranken te koelen.
Bij zo'n plotselinge haal van het schip hoorden de stewards een grote gil, gevolgd door een dubbele klap.
Toen men ging kijken lag de passagier met stoel en al achterover op de grond, met op zijn broek de volledige inhoud van de koeler!



De schrik zat er goed in toen "een haal" de box èn het kind deed omslaan!

Maar niet alleen op zee, ook in de haven kon het schip hinder ondervinden van het weer. Zo kon zij in november 1947 in Rotterdam niet van de kant komen doordat de zware storm haar tegen de kade drukte, hetgeen na 3 1/2 uur zwoegen met behulp van 8 sleepboten toch lukte.
In november 1952 was het weer er de oorzaak van dat de "Nieuw Amsterdam" moest uitwijken naar Amsterdam.
In de monding van de Nieuwe Waterweg lag de gezonken Panamees "Faustus" die de vaargeul versperde, waardoor het voor grote schepen onmogelijk werd Rotterdam aan te lopen.
Na lange tijd buitengaats te hebben gewacht, kreeg de kapitein uiteindelijk bericht op te stomen naar Amsterdam, waar afgemeerd zou worden in de Coenhaven.
Vastgelegd aan twaalf trossen joegen felle rukwinden tijdens hevige stortbuien in de

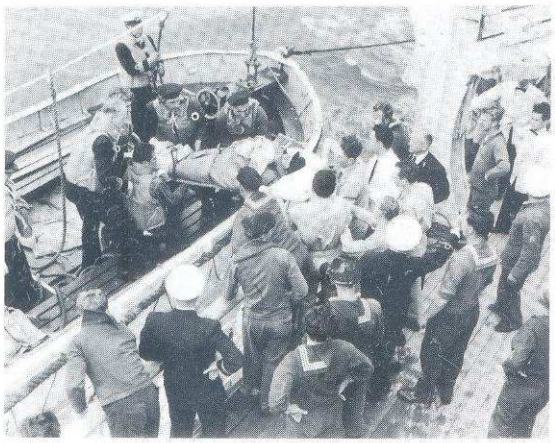
De "NIEUW AMSTERDAM" in de Coenhaven te Amsterdam. 11 November 1952.



nacht van zondag op maandag (9-10 november) tegen het schip.
Ineens klonken korte stoten op de stoomfluit onheilspellend door het nachtelijk duister rond de Coenhaven.
Een bootje van de havendienst voer onmiddellijk naar de oceaanreus die aan de voorsteven nog met één tros vastzat.
Met behulp van de bemanning van de "Nieuw Amsterdam" slaagde men erin een tros op de wal te brengen, waarna de inmiddels op het alarm afgekomen sleepboten van rederij "Goedkoop" vier uur in de weer zijn geweest om het schip weer tegen de kant te duwen.

Niet de gedragingen van het schip in slecht weer spraken tot de verbeelding van de toekomstige passagiers, maar bovenal de andere gebeurtenissen die tijdens een reis op zee plaatsvonden, werden zo uitgebreid mogelijk naar voren gebracht teneinde de juiste schijnwerpers op het schip te krijgen.
Zo werden op 3 april 1948 voor het eerst in de geschiedenis kranten aan boord van een passagiersschip gebracht per helikopter en wel bij het bekende "Ambrose Lightship". Driehonderd kopieën van de New York Herald Tribune werden in drie containers neergelaten op het Cabin Klas Sport Dek van het schip om op deze manier de passagiers in staat te stellen de krant 3 uur voor aankomst in New York te lezen om zodoende tijdig op de hoogte te zijn van het laatste nieuws!

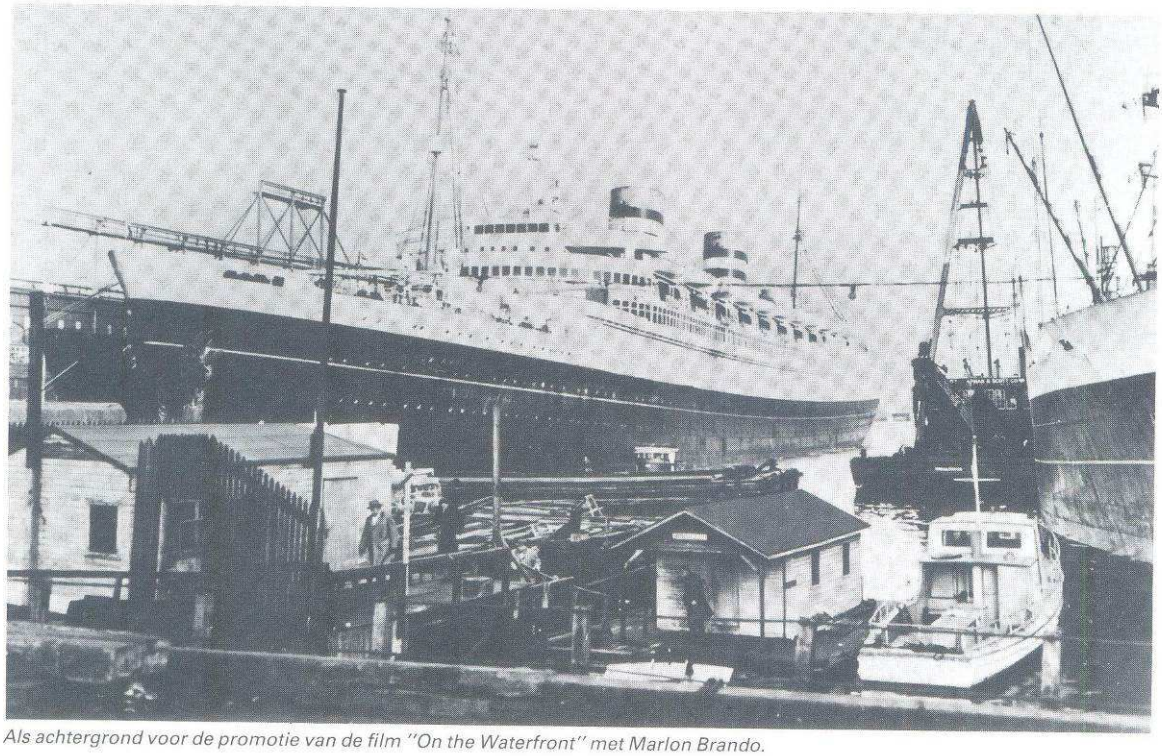
Ook hulpverleningen op zee werden onder de aandacht van het grote publiek gebracht.



11 Juni 1955. Aan boord van het Griekse schip "Marpessa" krijgt een 19-jarige matroos een ernstig ongeluk. De "NIEUW AMSTERDAM" verleende direkt assistentie door een boot uit te zetten en de jongeman op te halen om hem vervolgens op 18 juni in Rotterdam in de handen van verzorgende artsen achter te laten, na eerst behandeld te zijn geweest in het scheepshospitaal.

Tijdens de tweede na-oorlogse reis, welke plaatsvond in november 1947, kreeg een autoriteit uit Marokko, die op weg was naar de conferentie van de Verenigde Naties, een ernstige maagbloeding.
Zijn lijfarts, de eerste stuurman en de scheepsarts ontfermden zich over de man die naar het scheepshospitaal werd gebracht.
Omdat de Marokkaan zeer dringend bloedtransfusie nodig had, werd direkt kontakt gezocht met New York, en kreeg men te horen koers te zetten naar een hospitaalschip.
Een twintigtal minuten later kwam per telegram de mededeling binnen dat er een watervliegtuig met bloedpakketten aan kwam. Het schip werd stilgelegd en iedereen ging naar het hoogste dek om niets van het schouwspel te hoeven missen.
Een sloep werd gestreken en toen het watervliegtuig arriveerde werd eerst een proefparachute uitgeworpen, gevolgd door een eerste pakket met bloedplasma, hetgeen door de bemanning van de sloep werd opgevist.
Onder luid applaus werd de sloep weer aan boord gehesen, waarna het vliegtuig nog twee parachutes precies op het dek liet vallen. Een mensenleven was gered!
De aandacht voor de veiligheid van de passagiers werd door de maatschappij ook vaak gebruikt in folders en brochures etc. Men zag dan meestal een officier van de dekdienst afgebeeld met een wakend oog de horizon of iets dergelijks afturend.
Bij de samenstelling van dit reklamemateriaal werd niets ontzien om de beste resultaten te verkrijgen.
Eén van de bekendste fotosessies uit het leven van de "Nieuw Amsterdam" werd in 1948 uitgevoerd door de Amerikaanse firma Underwood and Underwood.
Er zou een kleurenbrochure komen welke het schip van haar beste kant liet zien. Daarvoor moest men gebruik maken van de voor die tijd meest geavanceerde fotografische technieken.
De toch zeer goed uitgeruste firma moest zelfs buiten alle proporties te werk gaan om de opdracht, die omschreven werd als "de meest uitdagende ooit ondernomen", te klaren.
Er werden drie internationaal bekende fotografen uitgenodigd, geassisteerd door een kleurentechnicus en diens assistent, een supervisor die over de gehuurde modellen ging en een dame die erop toezag dat alle gehuurde kleding en attributen onbeschadigd uit de sessie terug zouden komen.
Vijftig modellen, van 10 tot 70 jaar, mannen, vrouwen en kinderen, werden ingehuurd!
De moeilijkheid was dat er slechts drie dagen beschikbaar waren omdat het schip daarna weer naar Rotterdam moest vertrekken en dat er in die korte tijd 16 onderwerpen moesten worden afgewerkt, hetgeen normaal acht dagen zou kosten aan boord en twee weken voor verdere afwerking.
Vantevoren waren al bezoeken gebracht om te verkennen onder welke hoek de opnamen gemaakt moesten worden. Proefopnamen van verschillende Public Rooms in zwart/wit volgden om de plaats van de modellen te bepalen maar ook om te zien welke kleur kleding gedragen moest worden, en om de plaats te bepalen van de attributen zoals thee, verschillende vruchtensappen, bloemen, bagage etc.
Dagen zat men over boeken gebogen om de juiste modellen uit te kiezen en naast elkaar te zetten. Van elk model werd een kleurenkaart gemaakt, waarop stond wat hij/zij moest dragen en speciale, dure kleding werd ingehuurd om alles perfect te maken.
Groot was dan ook de woede toen men zag dat één van de vrouwelijke modellen in haar gehuurde japon een maaltijd aan boord zat te nuttigen en nog al rijkelijk met verschillende sausjes omging!
Ook de bemanning moest meedoen, zoals bij serveren etc. maar evenzo waren de electriciens nodig om in geval van nood de zaak te redden!
Dat deed de bemanning maar al te graag, want de trots op hun schip speelde hierbij een grote rol. Het resultaat van dit alles leverde een brochure op die zelfs vandaag als een der beste wordt beschouwd.

De "Nieuw Amsterdam" werd ook vaak gebruikt voor vergaderingen of promotiedoeleinden, zoals de in 1968 gehouden "Tulip-Time Sailing", waarbij het interieur "versierd" was met vele duizenden voorjaarsbloemen, met als doel de Nederlandse bollenteelt meer onder de aandacht van het publiek te brengen. Populair was het schip ook onder de Rotarians en verschillende Amerikaanse Gezondheidsorganisaties etc.



Als achtergrond voor de promotie van de film "On the Waterfront" met Marlon Brando.

De beste reclame voor het schip was en bleef natuurlijk het schip zelf!
Reeds vóór de bouw was bekend dat het interieur van de "Nieuw Amsterdam" uiterst luxe zou worden uitgevoerd. Immers, bij het ontwerpen van het interieur van het passagiersschip werd eerst uitgegaan van haar toekomstige passagiers en niet voor niets kreeg de "Nieuw Amsterdam" de bijnaam "De Bontjassenboot"!
Voor elke beurs moest het mogelijk zijn een klimaat van behaaglijkheid te vinden, want elke passagier, of dat nu een emigrant, zakenman of toerist was, stond gedurende de zeereis tijdelijk buiten het gewone leven.
Om garant te staan voor een verantwoord ontwerp van de hutten en de Public Rooms werden een aantal vermaarde binnenhuisarchitecten aangetrokken.
Alle hutten in dezelfde klasse waren niet uniform, zelfs in de Toeristen Klas had elke hut haar eigen karakter, mede doordat over het gehele schip niet minder dan dertig verschillende in- en uitheemse houtsoorten waren gebruikt!
Men kon zelfs een keuze maken naar eigen stemming en aard wanneer men de reis zou maken in een van de twaalf luxe hutten, welke in toon varieerden van licht tot donker.
Maar ook in de andere hutten werd getracht een afwisseling te vinden door gebruikmaking van zorgvuldig tegen elkaar afgewogen kleurkombinaties van verf, gordijnstof en vloerbedekking.
Tientallen kunstenaars waren bij de aankleding en versiering van het schip betrokken en de vele kunstschatten die zij toebedeeld kreeg, werden zodanig ingepast dat die een direkte funktie in het interieur verrichtten zonder dat men de gedachte kreeg dat men zich in een museum of antiek/kunsthandel bevond.

Dit bewuste samenspel van kunst en interieur gaf dat de passagier op de "Nieuw Amsterdam" beter tot zijn recht kon komen dan op sommige andere Oceaanstomers uit die tijd, waarbij snelheid en grootte vaak een belangrijker rol speelden.
Bij de "Nieuw Amsterdam" was welbewust afstand gedaan van het doel records te breken en werd eerder de nadruk gelegd op de persoonlijke benadering van de passagiers in een juist bemeten ruimte.
Daarbij kwam dat het leven aan boord duidelijk werd veraangenaamd door de installatie van airconditioning. Vanaf de bouw werden het Eerste Klas Theater, de Kapperszaak, Schoonheidssalon en Eetsalon hiermee voorzien benevens de Cabin Klas - en Toeristen Klas Eetsalon. Later werd de airconditioning over het gehele schip uitgebreid, hetgeen tussen de diensten door gebeurde.
Toen de "Nieuw Amsterdam" in 1938 in de vaart kwam, was zij het enige schip ter wereld waar zoveel ruimten airconditioned waren!
Evenzo telde zij het hoogste percentage privé-baden en douches, want in bijna 70% van de hutten vond men deze faciliteiten.
Soms werd de luxe wat overdreven genoemd, maar voor een groot deel kwam zij voort uit de technische eisen die aan de gebruikte materialen werden gesteld.
Alles moest zo degelijk mogelijk worden uitgevoerd, zodat reparaties en vervanging door slijtage, lang op zich zouden laten wachten. Immers, het uitvoeren van reparaties zou de maatschappij zich niet kunnen veroorloven door de optredende verliezen aan geld, wanneer het schip in zo'n periode renteloos aan de kade moest blijven liggen.
Trouwens, het zou de naam van de maatschappij ook niet ten goede komen!
Men moest bij het kiezen van de juiste stoffering niet alleen rekening houden met beschadigingen ten gevolge van stormweer, maar ook met de mentaliteit der passagiers. Wanneer er per ongeluk geen asbak in de buurt was, deinsde men er (toen ook) niet voor terug de peuk eenvoudigweg op de grond te laten vallen of uit te doven in de armleuning van een stoel!
Vandaar dat de materiaalkeuze sterk en duurzaam was en men daardoor alleen maar gebruik kon maken van de duurdere soorten hardhout, tapijt etc. die het schip tevens de nodige luxe meegaven.
Vooral voor de Salons waren linnen, wol en zijde favoriet, terwijl voor de hutten met iets minder dure stoffen gewerkt kon worden, omdat spreien, etc. toch regelmatig gewassen en verschoond werden.
Natuurlijk is het voor een reder moeilijk zo'n uiterst luxe uitgevoerd schip in optimale conditie te houden. De wensen van het publiek dienen regelmatig in het interieur verwerkt te worden en tevens spelen "mode-ontwikkelingen" een grote rol.
Daartoe was een hele ploeg van mensen aangesteld die hiervoor zorg droegen.
Kleine veranderingen konden soms tijdens het verblijf in Rotterdam worden uitgevoerd. Men zag dan bijvoorbeeld plotseling een stel stoelen naar buiten gedragen worden, die naar verschillende meubelbedrijven en stoffeerders in de Maasstad werden gebracht, om een aantal reizen later, opnieuw bekleed, terug te keren!
De meubels kregen in de tijd dat het schip aan de Rotterdamse kade lag, altijd een goede beurt.
Het hele schip rook dan naar de "polis" waarmee alles glom als een spiegel. Soms gaf dat na verloop van tijd een dikke korst en moesten de stoelen opnieuw geschuurd worden etc.

Het onderhoud van de huid van het schip geschiedde ook altijd in een haven, maar daar men overal in het schip van de korte tijd dat zij gemeerd lag, gebruik wilde maken om reparaties etc. te verrichten, kon het gebeuren dat de dekdienst de verf die zij zojuist zorgvuldig had aangebracht, enkele minuten later in grote stukken naar beneden zag vallen, omdat men aan de andere kant van de "muur" (binnenin het schip dus) plotseling begon te lassen!

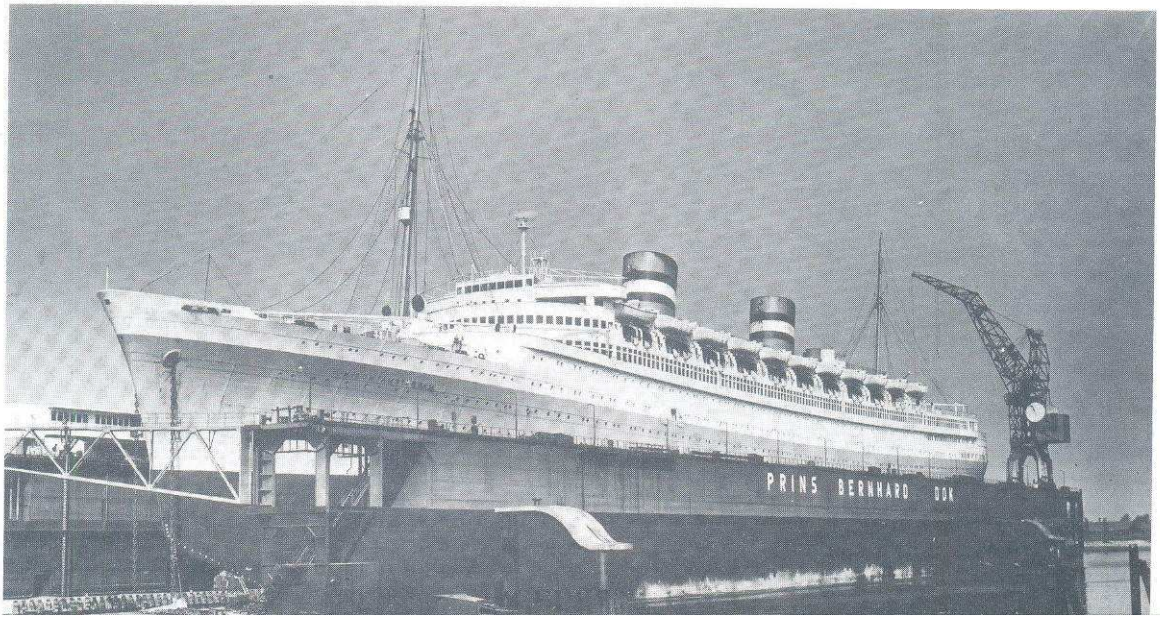
Drukke werkzaamheden aan de huid van het schip. 26 April 1956.

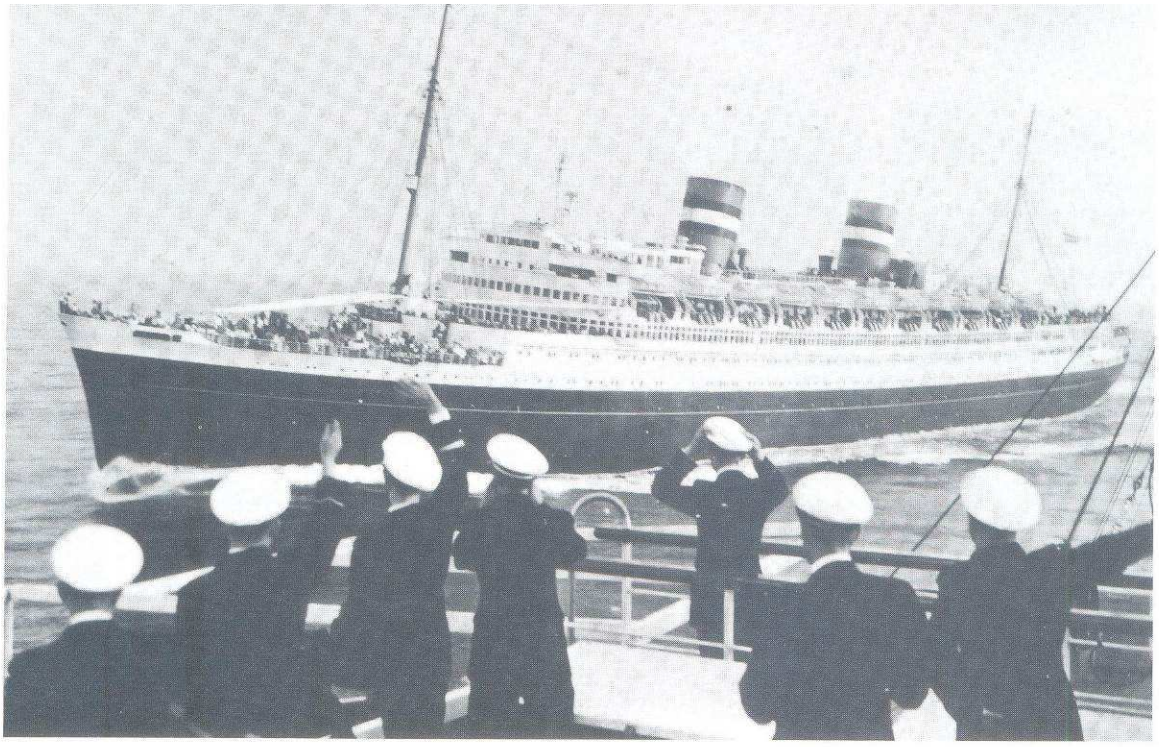
Ook kwamen er schoonmaakbedrijven aan boord die onder meer de dekens en tapijten reinigden. Dat gaf in de jaren '50 soms lachwekkende taferelen voor de buitenstaander, want men gebruikte in die tijd een middel dat tri bevatte, zodat de leden van de schoonmaakploeg zich zwalkend en happend naar lucht over het dek voortbewogen.
Grote wijzigingen werden eerst in een vergadering besproken.
Er werd opdracht gegeven tot het maken van een voorontwerp, aan de hand van de wensen en van het budget, waarna de fiattering volgde en men over kon gaan tot het uitvoeringsontwerp met details en bestekken.
Daarbij moest met alles rekening worden gehouden.
Bijvoorbeeld: Waar plaats ik de figuren in mijn ontwerp voor een tapijt in een grote Public Room, gelet op de plaats van de tafels en stoelen en het ''looppad''?
Ieder onderdeel van zo'n tapijt werd dan op ruitjespapier getekend. Ondertussen werden met de fabriek besprekingen gevoerd over de te gebruiken materialen.

10 Januari 1962. Een komen en gaan van allerlei bedrijven was het beeld op de kade wanneer veranderingen aan of in het schip werden uitgevoerd.

Wolsoorten uit verschillende delen van de wereld werden, exclusief voor de HAL, bij elkaar gezocht en gesponnen tot een zeer sterke draad die aan alle zware eisen kon voldoen.
In stukken werd het tapijt dan handgeknoopt, waarna die stukken, na een half jaar arbeid, tijdens een dokbeurt aan boord gebracht werden en in de betreffende zaal gelegd.
De stukken waren soms zó zwaar dat zij met kranen aan boord gehesen moesten worden, waarna 20 man eraan te pas moesten komen om het op de juiste plaats te brengen, en een hele ploeg wel eens zes dagen bezig kon zijn om alles met de hand aan elkaar te naaien!
Moest er een hut voorzien worden van een nieuwe houtsoort op de wand, dan werd er eerst bepaald welk "boek" met fineersoorten gebruikt zou gaan worden.
Dat boek bevatte een partij fineer met dezelfde struktuur en kleur. De platen werden uitgelegd om zodoende symmetrie in de struktuur van de wand te zoeken, waarna de gemerkte platen op de panelen geplakt werden.
Zo kon men een hut al "in elkaar zetten" op de werkvloer aan de wal.
Als het schip binnenlag (ook hier geschiedden de werkzaamheden meestal tijdens een dokbeurt) werden de panelen los van elkaar aan boord gebracht, waarna men alles in de hut weer aan elkaar schroefde.
Deze manier van werken was zeer efficiënt, en maakte snelle veranderingen mogelijk.
Kleine reparaties werden van tevoren aan boord opgegeven om bij een volgende aanloop verwezenlijkt te kunnen worden.
Als hutsteward gaf je een gewenste reparatie door aan de chef huttenstewards, waarna de chef hofmeester al dan niet positief op het verzoek reageerde.
Het bedienend personeel onderhield nauwe banden met de "dure jongens" van de ontwerpploeg. De Civiele Dienst immers was het die de (on)volkomenheden van een ontwerp dagelijks onder ogen moest zien en haar adviezen en komplimenten waren zwaar wegende faktoren bij de planning voor een volgende verbouwing.
Eén van de bekendste verbouwingen vond plaats in 1952 toen grote aandacht werd besteed aan de bemanningsverblijven, en alle hutten, luxe hutten, salons, trappenhuizen en vestibules werden gerestaureerd, alle bars gemoderniseerd en het overgrote deel van de stoelen, banken en fauteuils opnieuw gestoffeerd.
De winkel werd uitgebreid, waardoor een groter aanbod van artikelen mogelijk werd, en de open Promenadedekken van de Eerste Klas werden nu met glazen ramen afgedekt, waar dit tot dan toe nog met zeil gebeurde.
Maar de grootste verandering onderging toen wel de Grand Hall.
In slechts 41 dagen wist men de ruimte van 16 × 22 meter geheel te voorzien van nieuwe stoffering, meubilering en betimmering. Ruim 23.000 knopen per m^2 waren nodig voor het tapijt en alles werd weer met de hand gedaan!

Hoog en droog in het Prins Bernhard Dok. 7 Mei 1960.





Er werd een balkon met bar met twee zwevende trappen ingebouwd, benevens een nieuw orkestpodium en de zaal kreeg nu ook airconditioning!

Door de installatie hiervan moest het bekende plafond, dat de menselijke levensloop met het huwelijk als centraal motief voorstelde, worden verwijderd en werd een nieuw ontwerp aangebracht.
De 49 tafels werden nu voorzien van een tafelblad met ingelegd mozaïek, alle met vogelmotieven in de kleur van de stoffering, en waarvoor het benodigde glas uit Italië betrokken werd.

Die tafels waren karakteristiek voor de "Nieuw Amsterdam".
Kleedjes over tafeltjes waren uit den boze. Het morsen van drank zou een geweldig onderhoud hebben gegeven. Het gebruik van fineer was mooi, maar ook dit moest vaak vernieuwd worden, vandaar dat men de oplossing vond in een mozaïek van glas of aardewerk in de Eerste Klas, terwijl in de Cabin Klas en Toeristen Klas kunststofplaten werden gebruikt.
Daarin werden afbeeldingen geïmpregneerd die eerst op papier getekend waren en vervolgens voorzichtig met handschoenen aan op het blad gelegd werden, waarna de harslaag eroverheen kwam.
Die handschoenen waren nodig om de afdruk van vette vingers te voorkomen, wat tevens inhield dat de hars daar niet zou hechten. Vervolgens werd dit proces in de fabriek verder ontwikkeld waardoor een betere impregnering werd verkregen.

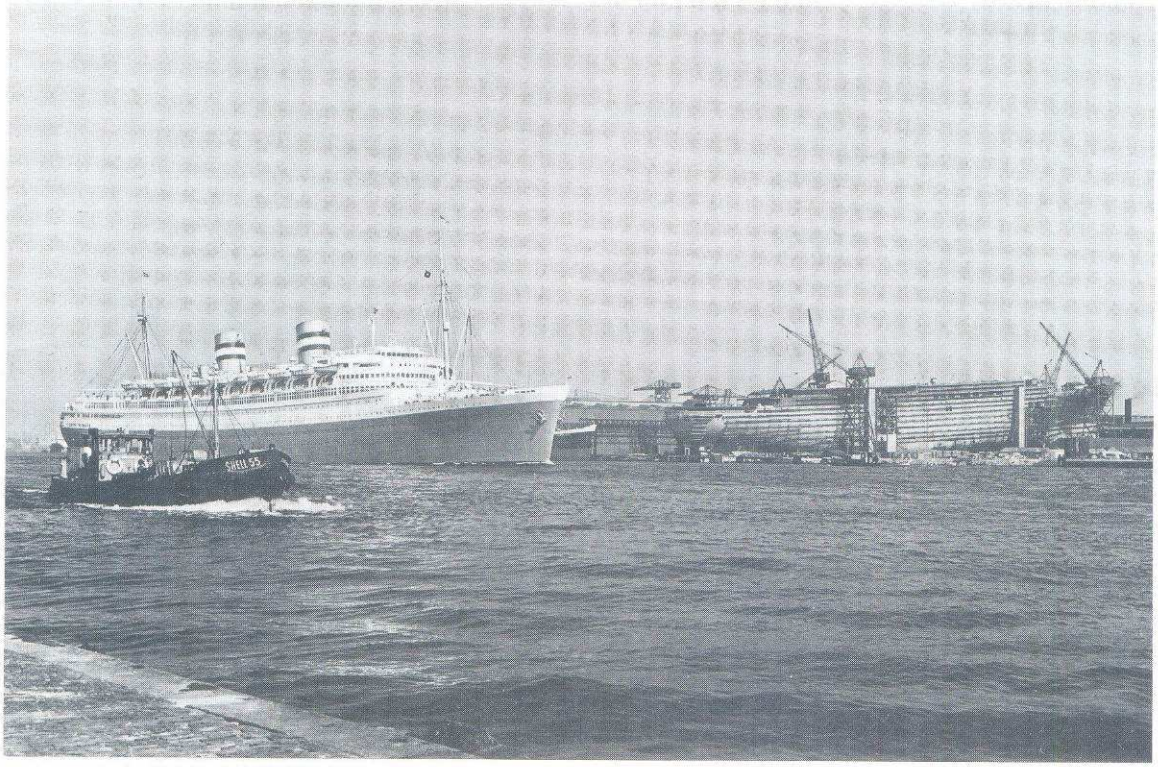
Enkele jaren later, in de winter van 1956/57 werden opnieuw grote veranderingen aan bemannings- en passagiersverblijven, tapijten in Public Rooms en meubilair aangebracht.
Tevens werd het hele schip nu verder voorzien van airconditioning en kreeg de "Nieuw Amsterdam" haar eerder genoemde stabilisatievinnen.
Maar de alleropvallendste vernieuwing dat jaar was het feit dat de kleur van de huid, in navolging van de andere HAL-schepen, nu duifgrijs werd.
Verdwenen was het gedistingeerde zwart!

Aan de Einder

Inmiddels voerde de HAL al geruime tijd besprekingen met de regering omtrent de wijze waarop de bouw van een nieuw vlaggeschip voor de maatschappij gefinancierd kon worden.
De "Veendam" en "Volendam" waren verkocht en de "Rijndam" en "Maasdam" die respectievelijk in 1951 en 1952 in dienst genomen waren, bleken niet zo geschikt te zijn voor het maken van een cruise.
Naast de in 1957 in de vaart gekomen "Statendam" was er bij de HAL sterke behoefte aan een "running-mate" voor de "Nieuw Amsterdam", die in 1958 haar 20-jarig jubileum zou vieren, hetgeen door velen werd beschouwd als de gebruikelijke leeftijd voor een passagiersschip waarbij aan vervanging gedacht kon gaan worden.
Uiteindelijk resulteerden de gesprekken in de goedkeuring voor een financieringsplan van ca. 100 miljoen gulden voor een bij de RDM te bouwen schip dat iets groter en ook iets sneller zou zijn dan de "Nieuw Amsterdam" en dat de naam "Rotterdam" zou gaan dragen.
Vanaf september 1959 voeren de twee gelijkwaardige partners hun transatlantische diensten winstgevend uit.

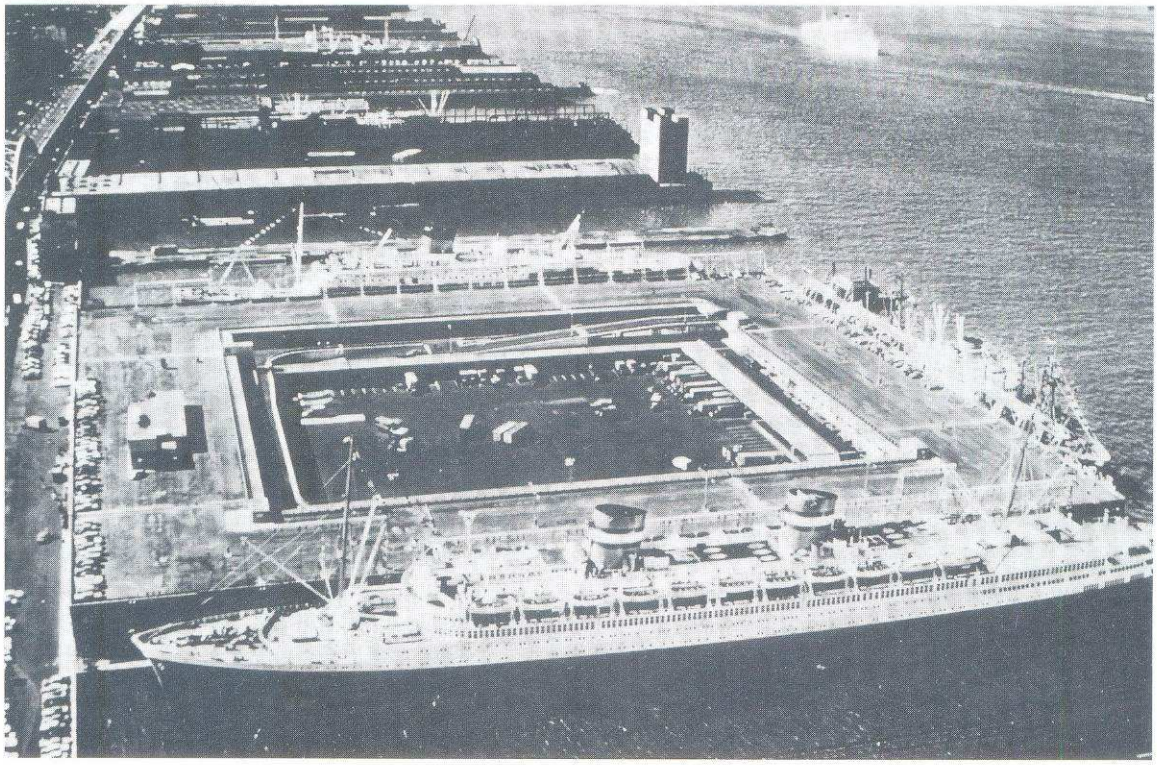
Intussen onderging de "Nieuw Amsterdam" opnieuw een verandering. In de wintermaanden van 1961/62 werd het schip omgebouwd tot een "twee-klassen schip". Er bleek een verminderde belangstelling voor accommodatie in de Cabin Klas te ontstaan, terwijl juist de vraag naar ruimte in de Toeristen Klas toenam!
Zodoende werd de Toeristen Klas tijdens deze verbouwing aanzienlijk uitgebreid door een deel van de Eerste Klas hiervoor te gebruiken, mocht hiertoe aanleiding zijn. De Cabin Klas kwam geheel te vervallen.
Op die manier kon de capaciteit van het schip nu varieren van:
Eerste Klas minimaal 301, maximaal 691 passagiers
Toeristen Klas minimaal 583, maximaal 973 passagiers.
Tegelijkertijd werd de accommodatie voor de bemanning aangepast aan de eisen van die tijd. Een gedeelte van de vroegere Toeristen Klas werd nu tot bemanningsverblijven omgebouwd en het voordeel was nu dat men niet meer met 10 man in een hut hoefde te zitten. Er kwamen nu hutten voor 2, 4 of 6 personen.
Deze verbouwing kostte vele miljoenen, maar de "Nieuw Amsterdam" zou nu volledig gelijkwaardig aan de "Rotterdam" en de "Statendam" zijn, die als twee-klassen schip waren ontworpen!

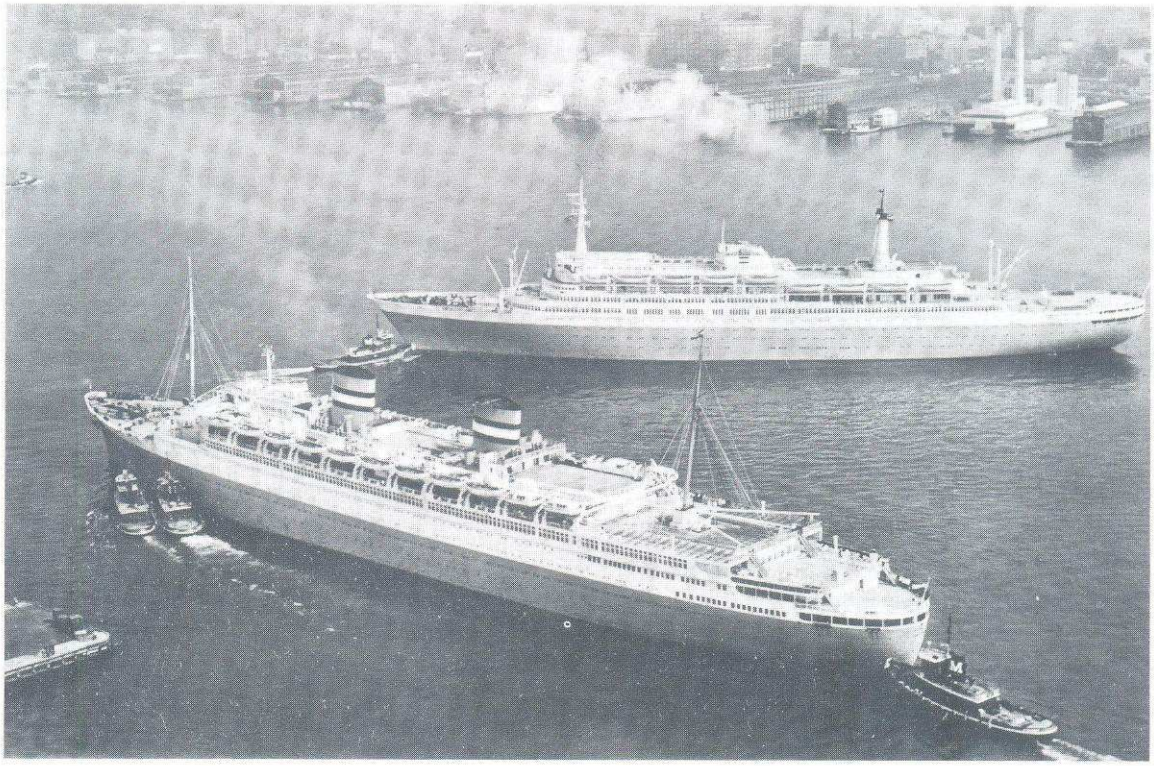
In hetzelfde jaar, 1962, werd in New York ook een nieuwe pier in gebruik genomen. Ondanks de goede busverbinding met het hart van "The Big Apple", lag de pier in Hoboken toch te ver buiten Manhatten, en de passagiers hadden dan ook regelmatig dit als "klacht" bij de maatschappij ingediend.
Gelukkig kreeg men de beschikking over Pier 40 in de haven van New York, waar een terminal in de vorm van een vierkant verscheen, en waaraan twee passagiersschepen tegelijk konden worden afgemeerd. Het jaar daarop keerde het tij voor de transatlantische passagiersvaart!



17 Juni 1958. De "NIEUW AMSTERDAM" passeert bouwnummer 300 – de in aanbouw zijnde "Rotterdam".

Afgemeerd aan de nieuwe Pier 40 te New York.



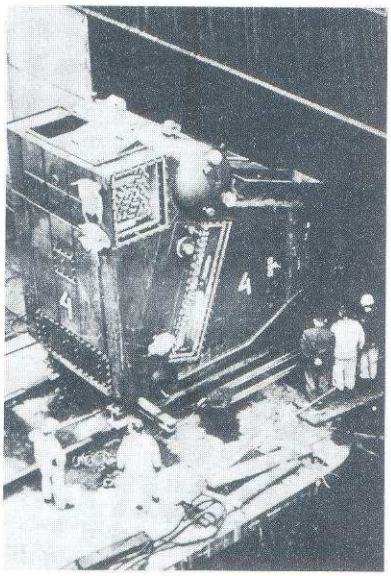


"Wisseling van de wacht".

De invloed van het opkomende luchtvaartverkeer werd steeds groter, hetgeen alleen nog maar toenam toen in 1964 de luchtvaartmaatschappijen hun tarieven flink verlaagden! Nog geen drie jaar na de laatste verbouwing was het nu dringend noodzakelijk de enorm hoge kosten van de vloot te verminderen.

Die werd gezocht in personeelsvermindering, verandering in werkverdeling, automatisering en een modernere aanlevering van verpakking en proviand.
Alles moest de efficiency zoveel mogelijk verhogen.
Toch kon de maatschappij, ondanks het sukses van de maatregelen, het hoofd niet boven water houden. Bij het loonoverleg, volgend op de afkondiging en uitvoering van de maatregelen, werden de bezuinigingen snel ongedaan gemaakt en stond men weer voor de vraag hoe men de afbrokkeling van "de Noord" zo lang mogelijk kon tegenhouden.
Om het reizigersaanbod te stimuleren, organiseerde men in 1965 en 1966 transatlantische reizen met een speciaal thema. Onder de naam "Netherlands Festival Sailings" bood men de passagiers allerhande aktiviteiten die de aandacht op Nederland moesten vestigen.
Zo kon men o.a. kennis maken met een diamantslijper, een klompenmaker en een sigarenmaker en werden er voortdurend shows, lezingen en concerten gegeven.
En hoewel in deze jaren de afvaarten nog steeds winstgevend bleven, nam het aantal passagiers, ondanks die Festival Sailings, en alle andere inspanningen, voortdurend af.

Het jaar 1967 werd de "Nieuw Amsterdam" bijna fataal! In het begin van dat jaar werd tijdens een cruise een onherstelbare lekkage in een van de zes ketels gekonstateerd.
Het afwerken van haar programma werd niet verantwoord geacht en zo keerde het schip vroegtijdig naar Nederland terug, waar zij gedurende drie weken bij de RDM werd



De keteltransplantatie in volle gang.

geïnspekteerd en gerepareerd, zodanig dat men op 29 april kon vertrekken voor een Middellandse Zee Cruise die een maand zou duren.
Helaas deden zich in juni nieuwe problemen voor, nu met een andere ketel!
Onderzoek wees uit dat de situatie ernstig was. De HAL stond voor een moeilijke beslissing.
De kosten van reparatie moesten worden afgewogen tegen de lasten die een eventuele verkoop van het schip met zich mee zouden brengen.
Afstoting van het schip betekende een flinke inkrimping van het passagiersbedrijf en tevens ging de dreiging van massa-ontslagen onder het personeel een belangrijke rol spelen en kwam men niet los van het feit dat het schip nog in een goede staat verkeerde.
"Als de nood het hoogst is, is de redding nabij", zegt een bekend spreekwoord, en dit gezegde ging zeker op voor de "Nieuw Amsterdam" en de HAL.
Er deed zich een mogelijkheid voor om vijf ketels te verkrijgen in Amerika, afkomstig van een Amerikaans oorlogsschip, en die nog weinig gebruikt waren.
Dit aanbod deed het bestuur uiteindelijk besluiten over te gaan tot vervanging en af te zien van verkoop.
De operatie zou bij Wilton Fijenoord in Schiedam geschieden en zou meer dan drie maanden in beslag nemen.
Alle Atlantische reizen voor de maanden oktober en november werden geannuleerd en men maakte bekend dat het schip 11 december weer naar zee zou gaan.
Grote openingen werden in de romp gemaakt om de verwisseling van de ketels mogelijk te maken. De vijf nieuwe ketels wogen samen iets zwaarder dan één oude, waardoor in het schip ruim 400 ton extra ballast moest worden geplaatst.
Maar de transplantatie was succesvol en tijdens de proefvaart bleek dat niets op de snelheid was ingeboet.

Het hoeft geen verdere uitleg dat men na deze zware, financiële aderlating de rentabiliteit van het schip goed in de gaten ging houden, zeker toen in de volgende jaren het aanbod van passagiers verder terugliep.
De maatschappij probeerde door enkele maatregelen nog een pleister op de bloedende wonde te leggen, maar beschouwde, in feite, "de Noord" als een aflopende zaak.
Eén van die maatregelen was de afschaffing van het fooienstelsel in 1968.

De HAL probeerde hiermede de organisatie en het leidinggeven aan boord te wijzigen.
Voor de passagiers had het een voordeel: Alles was bij de prijs inbegrepen en men hoefde zich geen zorgen te maken omtrent de vraag hoeveel en aan wie!
Voor het bedienend personeel had het een nadeel: velen zagen hun inkomen drastisch dalen!
Nu kreeg men een minimum gegarandeerd jaarinkomen en werd de "fooienpot" eerlijk verdeeld.
De inzet van het personeel kon op die manier beter door het bedrijf geregeld worden, waardoor de schepen steeds meer op drijvende hotels gingen lijken. De chef hofmeester heette van toen af ook hotelmanager.
Veel stewards zochten toen een baan aan de wal omdat hun persoonlijke manier van werken, waarbij inzet en inventiviteit een basis was voor een gegarandeerde, goede fooi, niet langer meer kon worden gehanteerd en eigenlijk werd de afschaffing van het fooiensysteem nooit een waterdichte zaak. Immers, vele passagiers wilden zelf meedoen aan dit systeem. Het hoorde bij hun reis en men had het fooiengeld in het bestedingsplan gecalculeerd, waardoor het bedienend personeel toch nog wel aan hun fooien konden komen.

Reeds in 1969 had men de "Rotterdam" uit het transatlantisch verkeer gehaald en bleven de "Nieuw Amsterdam", "Statendam" en "Rijndam" deze dienst voortzetten, totdat in 1970 en 1971 de resultaten zo slecht werden dat men besloot de geregelde reizigersdienst te staken.
Het beëindigen van de "Noord-reizen" was moeilijk. Vanaf het begin van haar bestaan was deze dienst de drijfveer voor de HAL geweest en nu moest men uiteindelijk toegeven aan de concurrentie van het vliegtuig.
De afsluiting van dit tijdperk viel samen met het vertrek van de "Nieuw Amsterdam" uit Rotterdam, op 8 november 1971. De nasmaak zou bitter zijn, want niemand kon vermoeden dat het schip op dat moment haar thuishaven voorgoed achter zich zou laten.

Besloten werd dat de "Nieuw Amsterdam" cruises zou gaan maken vanuit Port Everglades, Florida, U.S.A.

Inmiddels bleken de door de maatschappij verkregen besparingen niet opgewassen te zijn tegen de loonsverhogingen die in een paar jaar de balans uit haar evenwicht hadden gebracht.
De enige oplossing zag men in een radicale en langdurige kostenvermindering, wilde men nog enigszins een rol kunnen spelen in de cruisewereld.
Die vond men in het aanwerven van Indonesisch personeel in de lagere rangen, maar niet voordat men uitvoerig overleg met de Nederlandse vakbonden hieromtrent had gehad.
Onderwijzend personeel werd naar een school in Soerabaja gestuurd om daar de Indonesiërs te trainen in o.a. drankenkunde, wijnserveren, menu-kunde, menu-vertaling, diepvriesprocedés etc., daarbij gebruik makend van foto's ter illustratie.
Dikke instruktieboeken werden in Nederland in de haast tot leerboeken omgezet, om ervoor te zorgen dat men tijdig een zekere basiskennis verkreeg. De rest leerde men wel aan boord!
De snelheid waarmee alles geschiedde, leidde soms tot een verwarrend taalgebruik door de Indonesiërs, maar over het algemeen vielen de nieuwe gezichten zeer goed in de smaak bij de passagiers.
Twee jaar heeft de "Nieuw Amsterdam" daar nog dienst gedaan, varend vanuit Port Everglades naar Caribische wateren en steeds tot grote tevredenheid van de passagiers.
In juni 1973 had de maatschappij namelijk besloten het schip uit de vaart te nemen, omdat het niet langer verantwoord bleek het te blijven exploiteren.

Een van de laatste voorstellingen aan boord in de Grand Hall.

Men hoopte dat de verkoop een gunstig effect zou hebben op de financiële positie van de maatschappij en betere resultaten op zou leveren van de andere schepen.
Voor velen een moeilijk te verteren zaak. Het schip had 35 jaar trouwe dienst achter de rug, haar bouwkosten meer dan terugverdiend en een reputatie opgebouwd die ver over de wereld strekte. Wat zou er met haar gaan gebeuren, waar ging ze naar toe, hoelang zou zij nog varen, en.....werd zij wel verkocht??

In ieder geval zou zij tot december 1973 in de vaart blijven en kon de bemanning na haar laatste cruise overgeplaatst worden op de inmiddels aangekochte tweeling "Volendam" (ex-"Brasil") en "Veendam" (ex-"Argentina").
Die laatste cruise, "The Final Voyage of the Queen of the Oceans" begon op 7 december van dat jaar en voerde het schip opnieuw naar het Caribisch gebied.
Tijdens het "Final Gala Farewell Dinner by Candlelight", dat op de voorlaatste avond werd gehouden, werd op verschillende wijze afscheid genomen van het schip, dat ondanks alle verbouwingen nooit haar aantrekkelijke, vooroorlogse gratie was kwijtgeraakt.
In zijn toespraak vergeleek kapitein R. ten Kate de "Nieuw Amsterdam" met het menselijk lichaam. Hij zei onder meer: "Is het lichaam zonder de eigenaardige, levenskrachtige, rood gekleurde vloeistof, die wij bloed noemen, niet dood? Het lichaam funktioneert dan niet. Evenmin een schip zonder bemanning en passagiers!"
Eén bepaald lid van de bemanning werd die avond met name genoemd. Het was Robert James Smith, beter bekend als "Bob Smith", de Cruisedirector van het schip. Hij had de Maidenvoyage van de "Nieuw Amsterdam" al meegemaakt en had "zijn" schip daarna niet meer verlaten.
Voor zijn onvermoeibare en trouwe diensten werd Bob Smith toen benoemd tot Honorary Staff Captain.

Met gemengde gevoelens verlieten de 837 allerlaatste passagiers op 17 december de "Nieuw Amsterdam". Ondanks het feit dat het een plezierige reis was geweest, hing de gedachte van de op handen zijnde verkoop als een zwarte schaduw over alle mooie herinneringen en was met deze reis een eind gekomen aan de glorieuze en roemrijke loopbaan van het schip.
Nog even fungeerde de "Nieuw Amsterdam" als Salon voor de 515 gasten van The American Cancer Society, die geld trachtten bijeen te brengen tijdens een feest aan boord. Tegelijkertijd moesten 200 niet genodigde gasten, worden opgevangen. Zij waren in afwachting van de "Statendam" waar hen een cocktailuur met diner etc. zou worden aangeboden. Omdat de "Statendam" door het slechte weer op de Oceaan flink vertraagd was, moesten op korte termijn in de Stuyvesant Bar koude hapjes, koffie en een drankje worden geserveerd, daarbij zorgdragend voor het niet in elkaar verstrikt raken van twee party's!
De volgende dag, 18 december, begon men met het ontschepen van een deel van de bemanning. Slechts 84 man bleef achter.
Tevens werden enkele kunstvoorwerpen aan boord van de "Statendam" gebracht, waaronder de schilderijen uit de hut van de kapitein en hoofdwerktuigkundige en de koperen plaat die door de RDM aan de voorkant van het dekhuis was gemonteerd, en werd het schip geherclassificeerd naar vrachtschipstatus.
Op 19 december werd, met het oog op de ligplaats voor andere cruiseschepen, het schip verhaald naar een ankerplaats, 1 mijl buiten de kust, en werd het helemaal schoongemaakt.
Binnen in het schip heerste nu een mysterieuze sfeer. Het was er donker, omdat het elektriciteitsverbruik tot een minimum beperkt werd.
En ondanks dat zag alles er nog zo prachtig uit, alsof zij net was opgeleverd.
Haar koperen lampen en fittingen glommen als altijd en de open deuren lieten perfekt opgemaakte hutten zien. Toch miste men de kleine details, zoals glazen met water, handdoeken in de badkamers, bestek en servies. In de salons leek alles intact, maar wèg was het fraaie porcelein en het zilver.
Een grote leegte viel op in de winkels waar bijna alles uit de vitrines was weggehaald, op een enkel flesje parfum na.
Maar de meeste indruk maakte de onmetelijke stilte die men dek na dek aantrof en die het gevoel gaf op een spookschip te zijn. Wachtlopen deed men soms met toorts èn knuppel!

In die sfeer wachtte de bemanning af wat er zou gaan gebeuren. Diverse speculaties deden de ronde. Zo zou het schip verkocht worden aan een Griekse reder of dienst kunnen gaan doen als hotelschip in Washington D.C., maar beide opties vielen af. Ook Nederland trachtte haar "Nieuw Amsterdam" te redden van de ondergang. Onderzoek in opdracht van de gemeente Rotterdam, naar de eventuele exploitatie van het schip als drijvende hotel-en congresaccommodatie, wees uit dat dit te grote verliezen met zich mee zou brengen. Er kwam een voorstel het schip als eroscentrum in de Maasstad te gebruiken, hetgeen door velen als stuitend werd ervaren, en ook niet haalbaar bleek.

Gedurende het verblijf buiten Port Everglades viel weer de term "Verre Oosten", welke reeds bij aankomst op 17 december gevallen was. Regelmatig werd men aan boord middels telegrammen op de hoogte gehouden van de vorderingen met betrekking tot een eventuele afvaart in die richting. Daartoe werden, naar de Nederlandse wetgeving, twee kompassen verlangd, waarvan tenminste één magnetisch kompas waarop zowel gestuurd, als wel de fout van het kompas doorlopend op bepaald konden worden.
De "Nieuw Amsterdam" was uitgerust met een magnetisch standaardkompas, waarop eventueel gestuurd kon worden, benevens een gyrokompas. Maar dit laatste viel uit! En zonder mocht men dus niet afvaren! Omdat het op het schip geplaatste type kompas al

meer dan acht jaar uit de produktie genomen was, trachtte de betrokken Sperry Engineer nog een onderdeel op een sloperij in Alabama te bemachtigen om zodoende het schip op Eerste Kerstdag, wat het kompas betreft, gerepareerd te hebben.

Alles zat tegen. Zaterdag 22 december liet de Sperry-Engineer weten dat hij geen kans zag de reparatie vóór Kerstmis te klaren, waarna direkt kontakt gezocht werd met New York om het kantoor op de hoogte te stellen van de situatie, aangezien nog steeds vaarinstrukties werden verwacht.
Maar iedereen stond de daar vertrekkende "Rotterdam" uit te zwaaien zodat zelfs de telefooncentrale onbezet was!
Uiteindelijk kon later op die dag toch de afdeling Vlootzaken over de situatie worden benaderd.

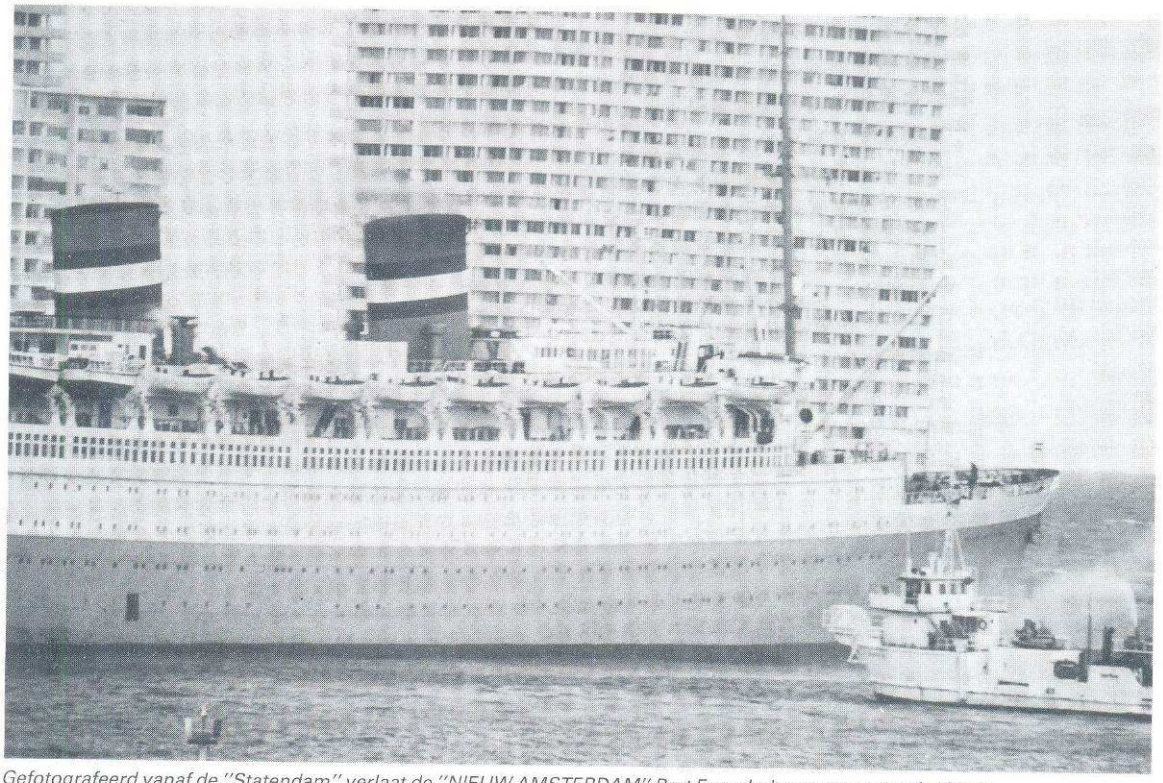
Pas op 27 december konden de Sperry-Engineers aan boord komen om het mankement te verhelpen.
Daarvoor was het onmogelijk omdat de weersomstandigheden de boot/tenderverbindingen niet toelieten. Een ander probleem was het zich steeds aan dek ophopende huisvuil dat uit alle hutten en verblijven van de gerepatrieerde bemanning kwam.
Mede met het oog op brandgevaar moest dit zo snel mogelijk onderdeks vandaan en van boord, hetgeen op 28 december plaatsvond, middels tender en sloep, waarna alle bovengenoemde hutten met lysol werden uitgesopt.

Alle niet-bezette hutten, verblijven, Public Rooms etc. werden hierna opengezet, daarbij zorgvuldig wakend dat alle buitendeuren gesloten bleven om tocht en trek in het schip zoveel mogelijk te voorkomen en voortdurend werden er brandwachten gelopen.

Tegen het einde van december was nog steeds geen vaarorder binnen.
Zou die gegeven worden, dan was het erg aannemelijk dat men in Curacao water moest halen.
Maar nu men nog niets van verdere plannen wist, moest besloten worden weer naar binnen te gaan om water in te slaan.
Daarvoor bleek weinig tijd en plaats te zijn, zodat men alleen op Oudejaarsdag naar binnen kon en op Nieuwjaarsdag weer naar buiten ging om ten anker te gaan.
Het Oudejaarsfeest aan boord werd vergezeld van veel vuurwerk en toen de klok twaalf uur sloeg, bleek de "Nieuw Amsterdam" nog steeds genoeg stoom te hebben om boven alle andere schepen in de haven uit te komen!

Teneinde water- en olieverbruik zo laag mogelijk te houden, werd het gehele bedrijf teruggebracht tot 1 ketel, 1 turbodynamo en 1 dieselmotor. Alle airconditioning en verlichting in niet-benutte ruimten stonden af, mede ook om brandgevaar te voorkomen.
Uiteindelijk ontving men op 9 januari 1974 het verlossende bericht om op te stomen naar Curacao om daar bunkers en water te laden en verdere vaarorders in ontvangst te nemen.
Nadat deze handelingen daar hadden plaatsgevonden, werd koers gezet naar Cristobal.
Daar aangekomen vernam de bemanning via het persbericht van de HAL en uit de kranten dat het schip naar de "Far East" verkocht was, maar moest verder blijven gissen naar bestemming en nieuwe eigenaar!

In Cristobal zou het schip afgebunkerd worden, maar die beslissing werd verschoven naar Balboa, zodat de "Nieuw Amsterdam" voor de laatste maal op 16 januari het Panamakanaal invoer.
In het Panamakanaal werd weer een wijziging ontvangen. De verlangde olie kon niet te



Gefotografeerd vanaf de "Statendam" verlaat de "NIEUW AMSTERDAM" Port Everglades op weg naar de sloper. Slechts één enkele blusboot had als groet haar blusapparatuur bij staan.

Balboa worden verstrekt waardoor besloten werd tot nader order ten anker te gaan.
Wel werd hier water geladen, waarna met een minimum vermogen naar Los Angeles werd opgestoomd.
Nu ontving de bemanning ook het bericht dat de uiteindelijke bestemming Kaohsiung, op Taiwan was.
De "Nieuw Amsterdam" ging naar de sloper!!

In Los Angeles moest tot volle capaciteit worden gebunkerd, water ingenomen en geproviandeerd om daarna direkt de Pacific over te steken.
Het hele schip werd tot de nok toe gevuld met stookolie en het zwembad, in de Eerste Klas, kreeg ongeveer 120 ton voedingswater.
De bemanning was niet helemaal gelukkig met de ingeschatte hoeveelheid olie die op het 6778 mijl lange traject verbruikt mocht worden.
De veiligheidsmarge was ongeveer 280 ton, waarvan zo'n 100 ton onbereikbaar zou zijn, zodat 180 ton als reserve overbleef, hetgeen nog geen twee dagen inhield, mits het weer goed zou zijn en er geen narigheden met de ketels of in de machinekamer zouden optreden!
Vooral dat laatste bleek niet ondenkbeeldig omdat er tijdens de laatste cruises regelmatig problemen met de machines waren geweest die gelukkig door het machinekamerpersoneel tijdig konden worden verholpen.
De financiële konsekwenties die vervanging van machines met zich mee zouden brengen, zijn zeker een faktor geweest bij de beslissing het schip van de vlootsterkte af te stoten!

Daar het trajekt op de winterdag gevaren zou moeten worden, werd alsnog geprobeerd

De gehele deckcrew poseert achter de tweede schoorsteen op weg naar Kaohsiung.

Rotterdam te bewegen een aanloop van Honolulu te overwegen waar dan water en olie ingenomen konden worden.
Maar al snel werd duidelijk gemaakt dat deze mogelijkheid was uitgesloten.
In de dagen dat het schip afgemeerd lag in Los Angeles kwam ook een drietal Nederlanders aan boord die de vele kunstschatten kwamen taxeren teneinde deze later naar New York te laten verschepen als er in Taiwan overeenstemming met de sloper zou zijn bereikt.

Zaterdag, 2 februari 1974, verliet de "Nieuw Amsterdam" Los Angeles.
De oversteek verliep gunstig. Slechts twee dagen ondervond het schip vertraging door een stevige WNW-wind waar het zwaar op stampte en 7 tot 8 uur verloor in 28 uur varen.
Maar over het algemeen kon men profiteren van goede weersomstandigheden, waardoor het schip op maandag, 25 februari, op de rede van Kaohsiung ten anker kwam, waar het tesamen met 40 andere schepen moest wachten op een ligplaats.
De aan boord komende agent deelde een aantal zaken mee en gaf een kopie van het koopkontrakt af.

- Repatriatieregelingen, zoals die vanuit Rotterdam aan de bemanning waren medegedeeld, waren de agent op het tijdstip van aankomst onbekend (arriveerden een dag later!)
- Niemand mocht van boord en alleen de agent en de politie mochten aan boord.
- Walploegen voor het verhalen aan dek, waardoor een grote groep Indonesiërs direkt naar huis zouden kunnen, werden niet geleverd.

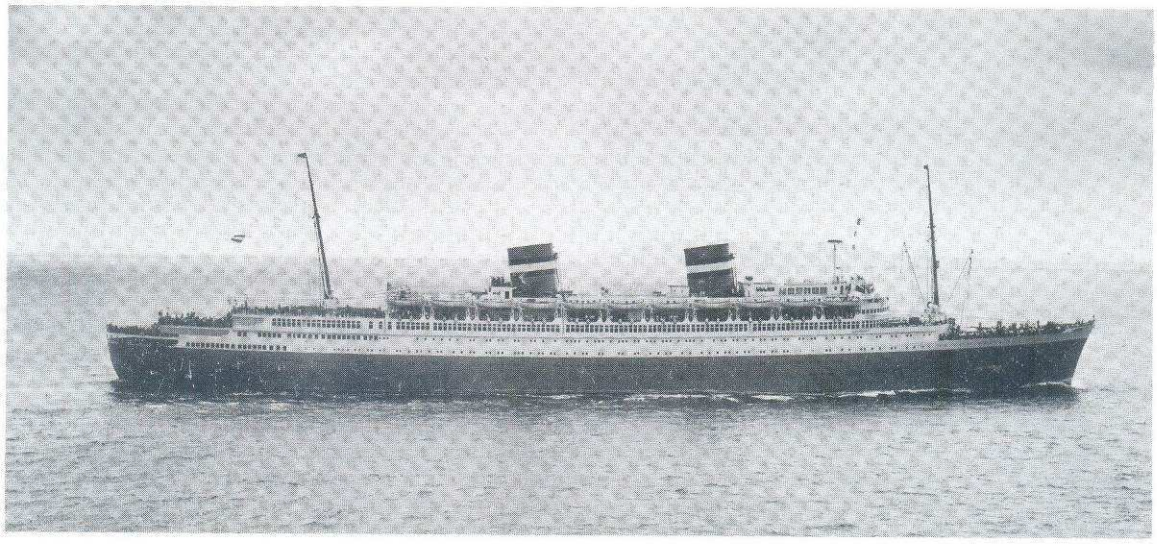
Nog tot zaterdag, 2 maart, lag het schip ten anker en in de loop van de ochtend werd bericht ontvangen dat de loods en de officials 's middags konden worden verwacht om haar naar haar ligplaats te brengen.

Het kanaal naar de sloperij bood een trieste aanblik van talrijke schepen, sommige met zware slagzij, wachtend op de snijbranders.

De "Nieuw Amsterdam" werd een plaats toegwezen naast de "Orsova" en "Homeric", twee andere passagiersschepen.
Precies om 18.23 uur van die 2e maart 1974 werden de motoren gestopt en kwam er een definitief einde aan het leven van de "Nieuw Amsterdam".

De volgende dag werd door de bemanning gebruikt om koffers in te pakken, waarna men op 4 maart van boord ging om de thuisreis aan te vangen.

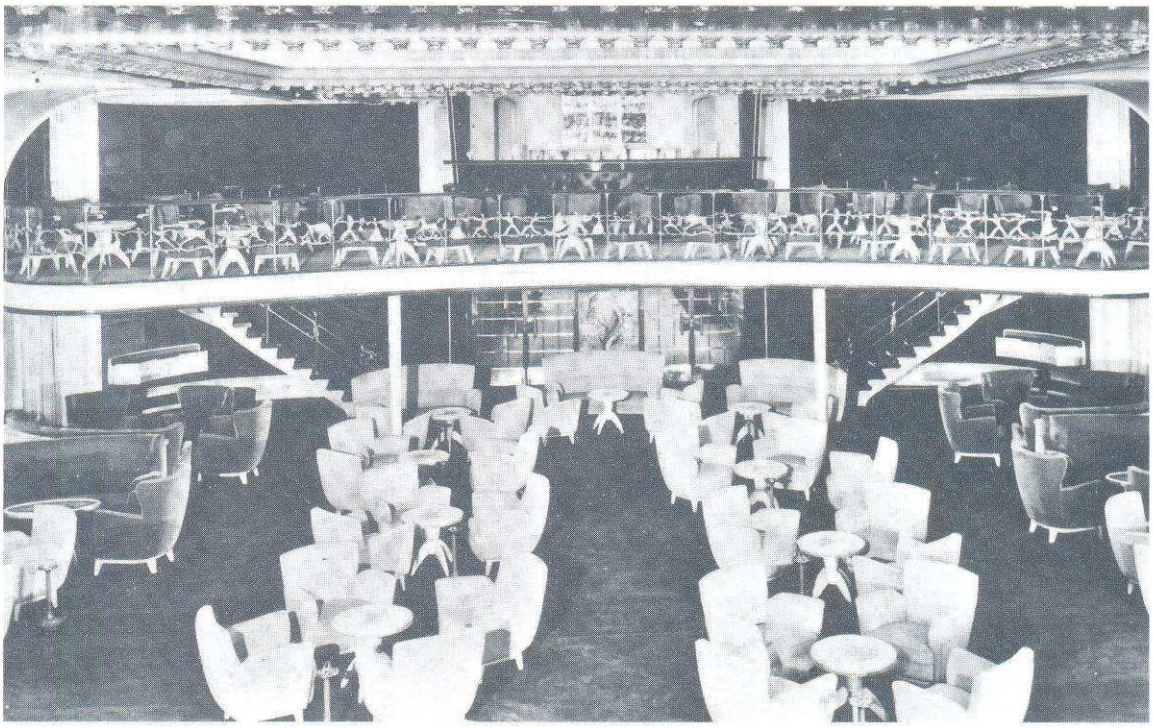
De snelheid waarmee de slopers te werk gingen was groot.
In de vijf maanden volgend op de aflevering van het schip werd de sloop voltooid en was een der mooiste schepen voorgoed verdwenen!



"Het was een prachtig schip, met een natuurlijke lijn, en een formidabel zeeschip. Er zijn heel wat passagiers geweest die me vroegen of dit nu wel moest. Of ik het niet doodzonde vond dat de "Nieuw Amsterdam" van de zeeën moest verdwijnen"

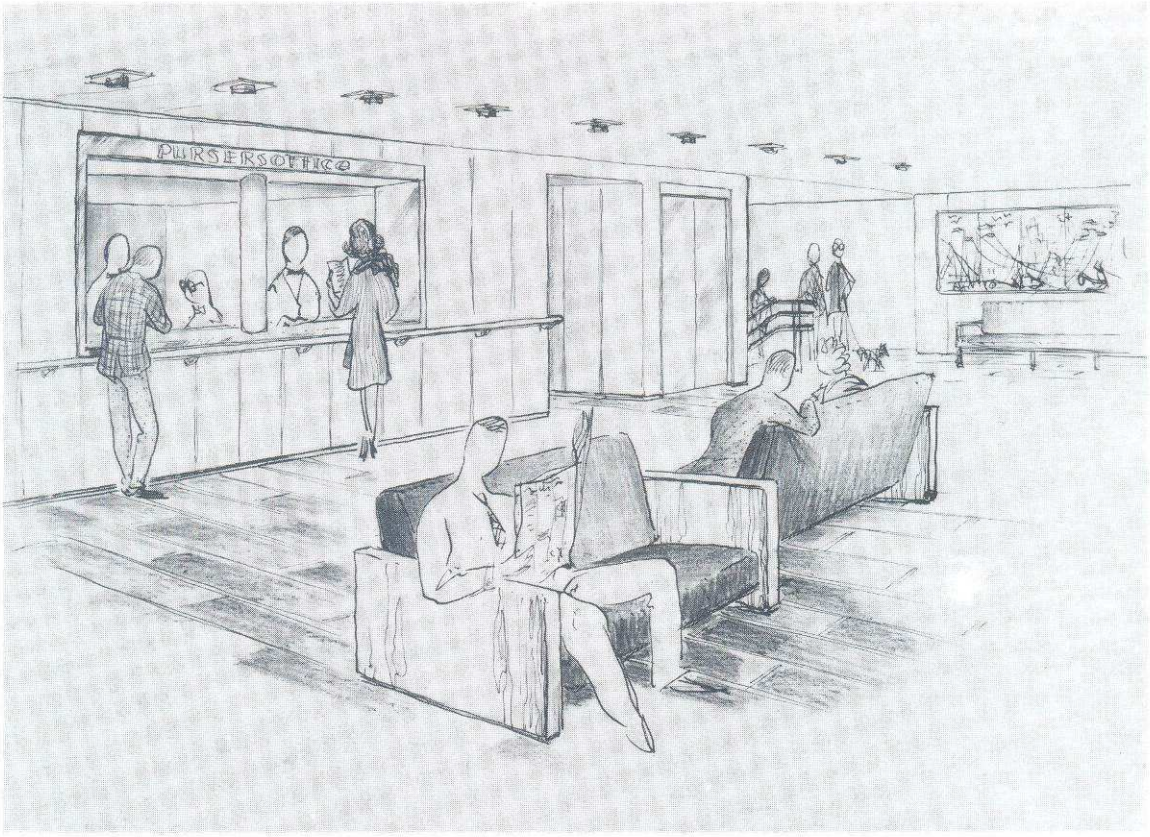
Kapitein R.ten Kate

Trappenhuis Ritz Carlton.



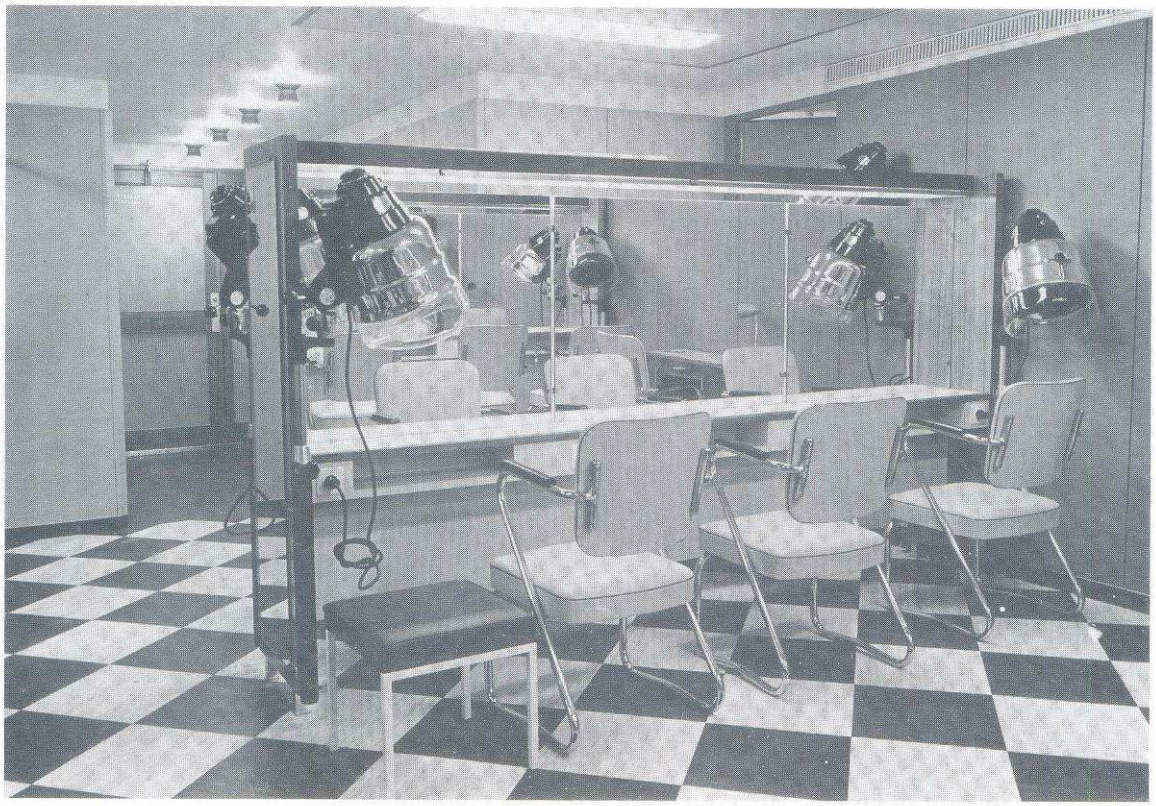
Grand Hall, eerste klas, na verbouwing 1952.

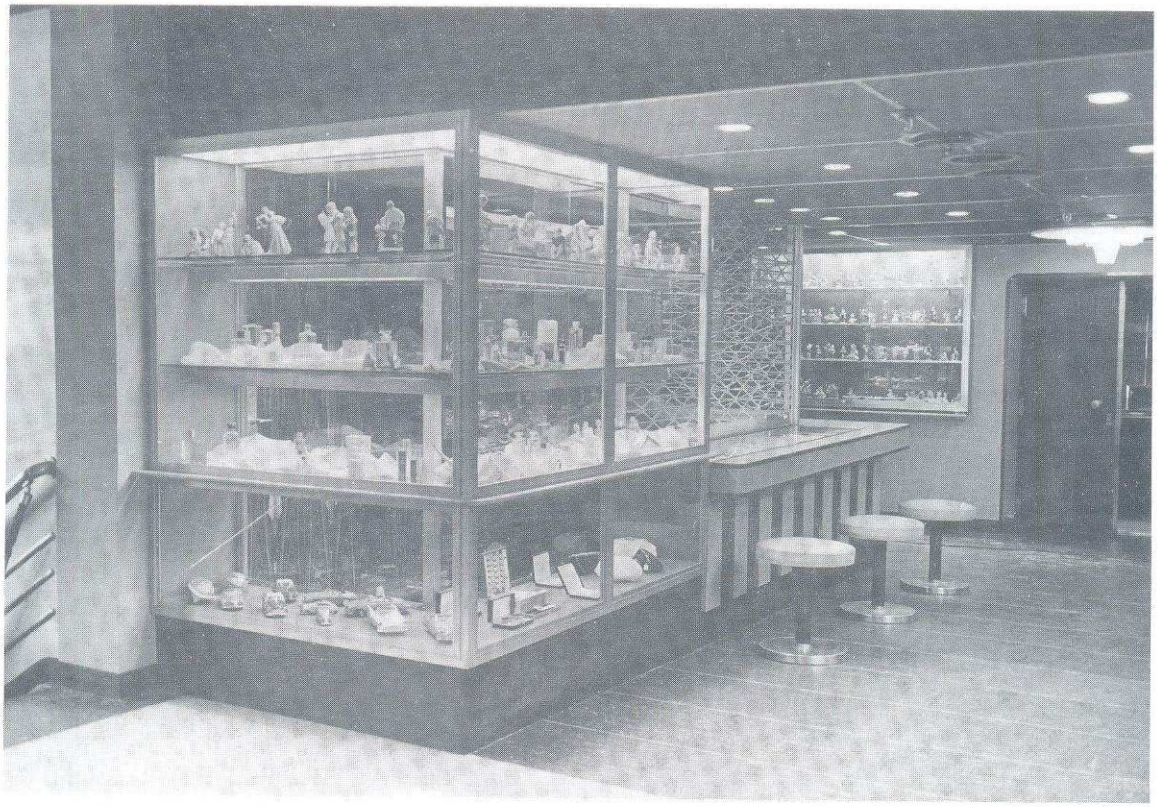
Ontwerp tekening voor verbouwing Main Foyer, 1961/'62.



Knickerbocker-centre, jan. '62.

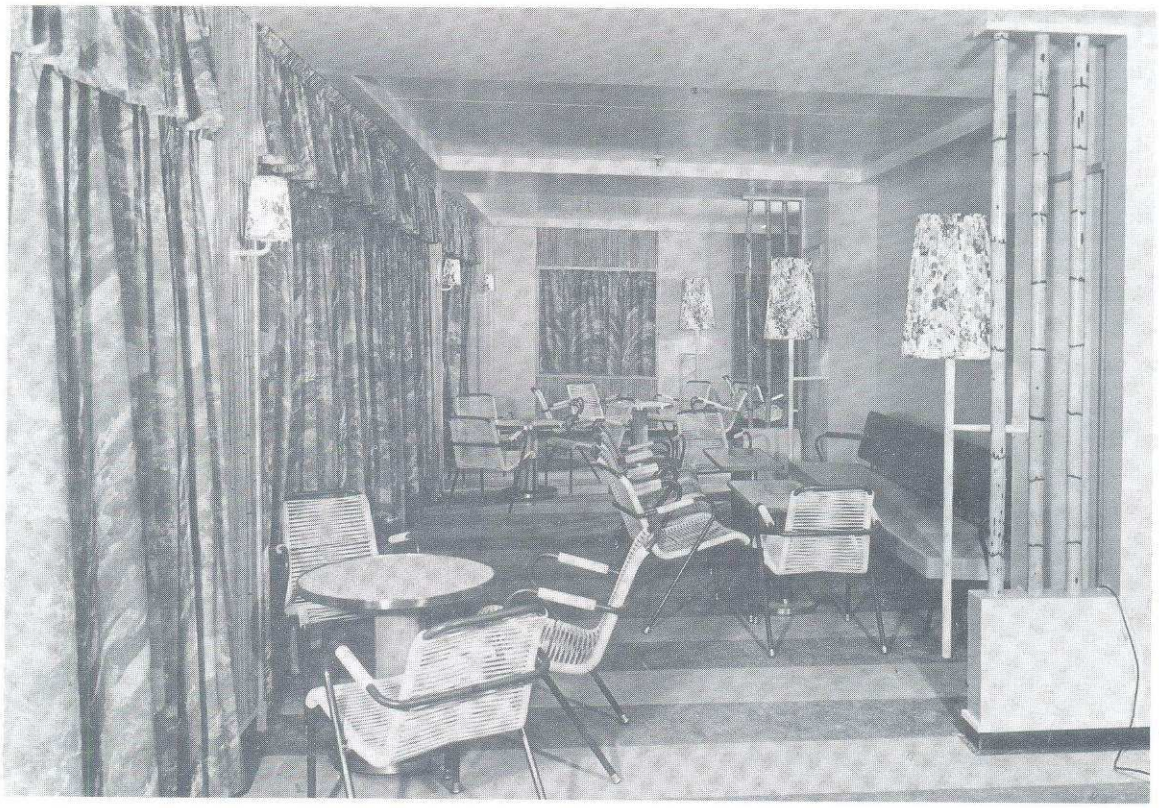
Kapsalon, Main deck, jan. '62.





"Gift-shop", promenade-deck, jan. '62.

Veranda van het Stuyvesant-café, jan. '62.



INHOUD

Voorwoord 3
De plannen en de financiële realisatie ervan 5
De bouw 9
De stapelloop 15
Aan de afbouwkade 21
De proefvaarten 25
De maiden voyage 33
De dreiging 39
Varen onder de wapenen (1)
Beslissing en oproep 42
Varen onder de wapenen (2)
De Durban-dienst 54
Varen onder de wapenen (3)
Troepen voor Europa 70
Varen onder de wapenen (4)
Terug naar huis en de passagiersvaart 81
Een goede reis! 89
Cruises 123
Bedienen en verdienen 132
Comfort en ongemakken 145
Aan de einder 159
Register 175
Bronnen 178
Technische gegevens 178
Dankwoord 179
Dekplan 180

REGISTER

Geografische namen

Adabeiah Mole 58
Addu Atoll 63
Alabama 166
Amsterdam 151

Balboa 166
Bass Strait 50, 52, *52*
Bermuda 41
Bombay 51, 52, 55, 62
Boston 69, 118
Boulogne-sur-Mer *21*, 27, 28, 33
Buenos Aires 36

Cape Farewell 73
Caribisch gebied 123
Cobh 118, 119, *119*, 120
Coenhaven 151, *151*, 152
Colombo 51, 58, 66, 83
Cork 38
Cristobal 166
Curaçao 166

Diego Suarez 55
Durban 53, 61, 62, 63, 67, 69, 74

Firth of Clyde 79, *79*
Freetown 69
Fremantle 50, 51, 52, 63, 64, 66, 81

Gourock 69, 78
Grand Banks 145

Halifax 42, 43, 69, 81, *82*
Havanna *40*, 130, *130*, 143
Het Kanaal 29, 139, 145
Hobart 66, 68
Hoboken *35*, 41, 88, *116*, 159
Honolulu 168

Jervis Bay 51

Kaapstad 42, 43, 60, 63
Kaohsiung 167, 168

La Guaira 41
Land's End 149
Le Havre 91, 119, 121
Liverpool 69, *80*, 80
Lorenzo Marques 58
Los Angeles 167, 168

Mar del Plata 36
Massawa 66
Melbourne 64, 67, 69
Middellandse Zee 123
Mombassa 52
Montevideo 36

New Foundland 145
New York 1, 33, *33*, *34*, 39, *40*, 41, 42, 60, 69, 75, 81, 88, 114, *119*, 121, 123, 133, 145, 147, 148, 149, 152, 153, 159, *160*, 166, 168
Noorwegen 123, *129*

Panamakanaal 36, *36*, *38*, 166
Perim Island 58, 63
Polperro 27
Port Elizabeth 61
Port Everglades 163, 165, *167*
Port Tewfik 55, 58, *58*

Queenstown 38

Rode Zee 42, 54, 58, 62
Rotterdam 7, 15, 29, 35, 44, 83, 88, 119, 120, 121, 131, 133, 147, 149, 150, 151, 153, 155, 163, 165, 168

San Fransisco 63, 65, 69
San Pedro 69
Singapore 42, 43, 46, 52, 81
Southampton 33, 39, 83, 88, *88*, 89, 119, 120, 121, 145
Straat van Madagaskar 55 *
Straat Malakka 81
St. Thomas 132
Suez 54, 55, 61, 62, 63, 66, 83
Suezkanaal 81
Sydney 45, 46, 48, 51, 63, 67, 69, 143

Torquay 38

Washington D.C. 165
Wellington 45, 46, 48, *48*, 51, *51*, 64, 66, 67, 70

Algemeen

Algemene Dienst 93, 97, 134, 135
airconditioning 28, *28*, 114, 129, 155, 158, 166

bloednacht 122
Blohm und Voss 6
"Bontjassenboot" 154
brandwachten 147
breekgeld 140

crew show 127, *128*
cruise-rapport 36
cruise-staff 127

"De Klep" 140
devies 22

één-klasse-schip 125
excursies 128
expansienaad 93

farewell-show 127
fooien 132, 163, 165

gyrokompas 165, 166

Harland and Wolff 6, 7
helling 9, 10
hijsinrichting 11
hutstewards 93-96, 100, 104, 110, 117, 118, 129, 150

Indonesiërs 163
inscheping 117

Jessenheuler 29

kapiteinstafel 104, 105
kerstcruise 123, 125
ketels 161, 162, *162*
kneuzenploeg 122
koperpoetsen 135, *135*
kosher voedsel 109

Lido dek 129, 130
locals 91, 122

marconisten 142, 143, *143*, 144
mastiek 100, 101, 103, 110

mercury *124*, 128
monsteren 121

nachtploeg 97, 104
North Atlantic Lane Routes 145

oceaanbiedser 137

party's 115
Public Health Inspection 116, 117

radar 145
rempeuren 15, 19
Rotary Club 123, 154
Rotterdamsche Droogdok Mij. 7, 9, 11, 16, 29, 85, 159, 161, 165

Salondienst 95, 102, 104, 114, 115
scheepsvoetbalteam 137
"De Schelde", Kon. Mij. 7, 9, 19, 25
schoorsteen *26*, 38
showbuffet 112, 113
slede 16
sloepenrol 89
Smit Jr.P.Machinefabriek en scheepswerf 7
stabilisatievinnen 148
Steamboat Inspection 117
stewardessen 95
stoppingen 16

tafelreservering 104

US Customs 114
US Health Inspection 114, 118
US Immigration 114, 118
Underwood & Underwood 153

vertrek 89, *90*, *126*
VIP's 118, 132
voedingscijfer 120, 121
voortstuwingsinstallaties 14
wasserij 134, 135
weekbrief 133
Werkspoor 7
Wilton-Fijenoord 7, 23, *23*, *24*, 162

zeper 132

Tweede Wereldoorlog

aanvaring 43
advance-party 75
asbroeken 67, 69

berthing-card 46
bombardement 41

decodering 72
degaussingkabels 43
dhows 55

escortes 74, 75, 78

Griekse koning 61, *61*, *62*
gun-crew 45

jerryroll 45

krijgsgevangenen 59, 60

maaltijden 76
Ministry of Transport 42

neutraliteitsteken 39, *40*

"Pamphlet" 63
paravanen 44, *44*
Permanent Staff 45

radar 74, 81
reddingsmateriaal 71, *78*
repatriëring 81
Rotterdam Bay 79
route *56*, *57*, 72, 73

stabiliteit 70
standees 65, *66*

"The Lady in White" 55
thuiskomst 84, *84*, *85*

uitgassen 60, 85
US10A 51, *52*

Persoonsnamen

Andrew Sisters 111

Barendse, G. J. 70
Beck, Pia 111
Bernhard, Z.K.H. Prins 88
Bijl, J. J. 28, *31*, 41, 44, 53, *53*, 61

Colijn, Dr. H. 6, 12, *13*, 29, 31

Dobbinga, F. H. *31*

Gable, Clarke 111
Gelissen, Dr. ir. H. C. J. C. 12
Gibson, Perla Siedle 55

Hepburn, Katharine 111

Juliana, H.K.H. Prinses 80

Kate, R. ten 164, 169
Keller, Greta 33

Luns, Mr. dr. J. M. A. H. 111

Oud, Mr. P. J. 12

Rering, Dr. C. H. 62
Reuchlin, Jhr. H. 8

Smith, Bob 164

Wilhelmina, H.M. Koningin 16, *18*, 29, *30*, 43

Scheepsnamen

"Achilles", HMNZS 51
"Ambrose", vuurschip 152
"Aquitania" 5, 42, 48, *49*, 52, 63
"Australia", HMAS 51, 55

"Bremen" 5

"Canberra", HMAS 55
"Capella" 23
"Cornwall", HMS 55

"Devonshire", HMS 63

"Europa" 5

"Faustus" 151

"Van Galen", HM 63

"Georgic" 62
"Grayson", USS 65

"Hallanger" 43
"Hobart", HMAS 51
"Homeric" 169

"Ile de France" 42, 51, 52, 55, 63

"Jacob van Heemskerk", HM 63

"Maas", vuurschip 25
"Maasdam" (1952) 159
"Marmax" 145
"Marpessa" 152
"Mauretania" (1906) 5
"Mauretania" (1938) 42, 46, 48, 51, *51*, *52*, 54, 55, 61

"Nantucket" 145
"Nelson", HMS *79*
"Nieuw Amsterdam" (1906) 5
"Normandie" 5, 29

"Olympic" 5
"Onomea" 43
"Oranje" 143
"Orsova" 169
"Pasteur" 60
"Prinsendam" 12

"Queen of Bermuda" 63, 64
"Queen Elizabeth" 42, 51, *52*, 60, 63, 149
"Queen Mary" 5, 42, 48, *49*, 50, 51, *52*, 63, 149

"Remington", USS *72*
"Rex" 5
"Rotterdam" (1908) 5
"Rotterdam" (1959) 159, *160*, *161*, 163, 166
"Rijndam" (1951) 147, 151, 163

"Sarthe" 43
"Stad Rotterdam" 16
"Statendam" (1938) 5, 6
"Statendam" (1957) 157, 163, 165

"Terschellingerbank" vuurschip 27
"Titanic" 145
"Tjerk Hiddes", HM 63
"Tromp", HM 63

"Veendam" (1923) 5, 159
"Veendam (1958) 164
"Volendam" (1922) 5, 159
"Volendam" (1957) 164

"Westernland" 51

* In dit boek wordt de Straat Mozambique aangeduid als Straat Madagaskar. De verklaring hiervoor luidt alsvolgt: In de oorlogsjaren was Mozambique pro-Duits, hetgeen niet erg door de Britten werd gewaardeerd. Zodoende werd door de Britse Admiraliteit de aanduiding Straat Mozambique gewijzigd in Straat Madagaskar, wanneer (in code) de route, of een wijziging daarin, voor de "Nieuw Amsterdam" aan haar bemanning via de radio werd doorgegeven.

BRONNEN

"De Grote Drie" – Drs. C. de Haas, Unieboek 1976.
"Brug over den Oceaan" – A. D. Wentholt, Nijgh & Van Ditmar 1973.
"Per Mailboot naar Amerika" – Edward P. de Groot, Unieboek 1980.
"Fifty Famous Liners 1" – Frank O. Braynard & William H. Miller, Patrick Stephens, 1982.
"Queen Elizabeth at War" – Chris Konings, Patrick Stephens 1985.
"A Bridge To The Seven Seas" – Dick Schaap & Dick Schaap, Patrick Stephens 1973.
"D.S.S. Nieuw Amsterdam", Schip en Werf, Wijt Uitgevers 1938.
"1626 - 1938 Nieuw Amsterdam" – Joh. Enschedé 1938.

TECHNISCHE GEGEVENS

Lengte over alles	231,20 m
Lengte tussen loodlijnen	213,36 m
Breedte over spanten	26,82 m
Breedte Promenadedek	27,20 m
Brutotonnemaat	36.287,27 Reg.ton (1938),36.667(1947),36.982(1961)
Nettotonnemaat	21.495,94 Reg.ton
Laadvermogen	10.265,00 Ton
Machinevermogen	34.000 A.P.K.
id. achteruit	22.000 A.P.K.
Gewicht schroef	23.600 Kg.
Diameter schroef	6,20 m
Aantal omwentelingen	131 per minuut
Bij kruissnelheid	110 per minuut
Snelheid	21 mijl
Geladen diepgang	9,62 m
Aantal sloepen	22 stuks voor 99 personen elk
Lengte promenadedek	170 meter

Capaciteit:
556 Eerste Klas, 455 Toeristen Klas, 209 Derde Klas (1938)
552 Eerste Klas, 426 Cabin Klas, 209 Toeristen Klas (1947)
691 Eerste Klas en 583 Toeristen Klas, aan te passen tot 301 Eerste Klas en 972 Toeristen Klas (1961)

Aantal dekken tot en met Promenadedek 8
Aantal dekken boven het Promenadedek 3

Afmetingen vertikaal:

Sportdek tot waterlijn	22,50 meter
Sportdek tot kiel	32 meter
Top schoorsteen tot kiel	43 meter
Top mast tot kiel	62,50 meter
Afstand tussen masten	140 meter
Afmetingen schoorsteen	6,3 × 10,6 meter

Voortstuwing: Twee Schelde-Parsons quadruple-expansieturbines met enkele reduktie.
Benodigde stoom geproduceerd door zes Schelde-Yarrow ketels.
Vijf ketels waren in gebruik, terwijl de zesde als reserve diende.

DANKWOORD

De totstandkoming van dit boek zou onmogelijk zijn geweest zonder de spontane en vriendelijke medewerking van velen.

In het bijzonder dank ik mr. dr. J. M. A. H. Luns voor zijn bereidwilligheid en enthousiasme om een voorwoord te schrijven.

Daarnaast mijn erkentelijkheid aan:
Australië: Australian War Memorial. Engeland: Imperial War Museum, H. Sheriff, J. Fargularson. Nederland: W. J. M. Akkermans, C. Bax en L. Bax-Lavertu, M. A. H. M. van Berkel en T. J. van Berkel-Smit, Gemeente Archief Rotterdam – R. H. Krans, R. Holdermans, Holland Amerika Lijn – A. C. Snelleman, J. de Kam, R. ten Kate, P. de Kievit, J. G. Kikkert, KLM Aerocarto, G. Koedijk, E. G. Kuipers, Maritiem Museum "Prins Hendrik" – B. C. W. Lap en C. P. Huurman, J. G. Nierop, R. van Rees Vellinga, Rotterdamsche Droogdok Mij. b.v. – J. Boekholt en drs. C. M. de Geus, J. Schenkel, ing. F. G. Statius Muller, F. Th. van Tiggelen, D. J. H. v. d. Ven, F. Verijzer, L. van Waterschoot, A. Wepster, B. D. v. d. Zwan. Nieuw-Zeeland: E. D. Bevan, The Wellington Maritime Museum-mr. J. Churchouse, W. van Dongen. Verenigde Staten: Frank O. Braynard, Oswald L. Brett, National Archives. Zuid-Afrika: M. B. Alexander en de vele die anoniem wensten te blijven, voor hun inzet, gesprekken, het illustratiemateriaal en de gastvrijheid, mij getoond.

Aan Gerda mijn dank voor haar geduld en aanwijzingen waar ik op elk moment een beroep op kon doen.

Chris Konings.

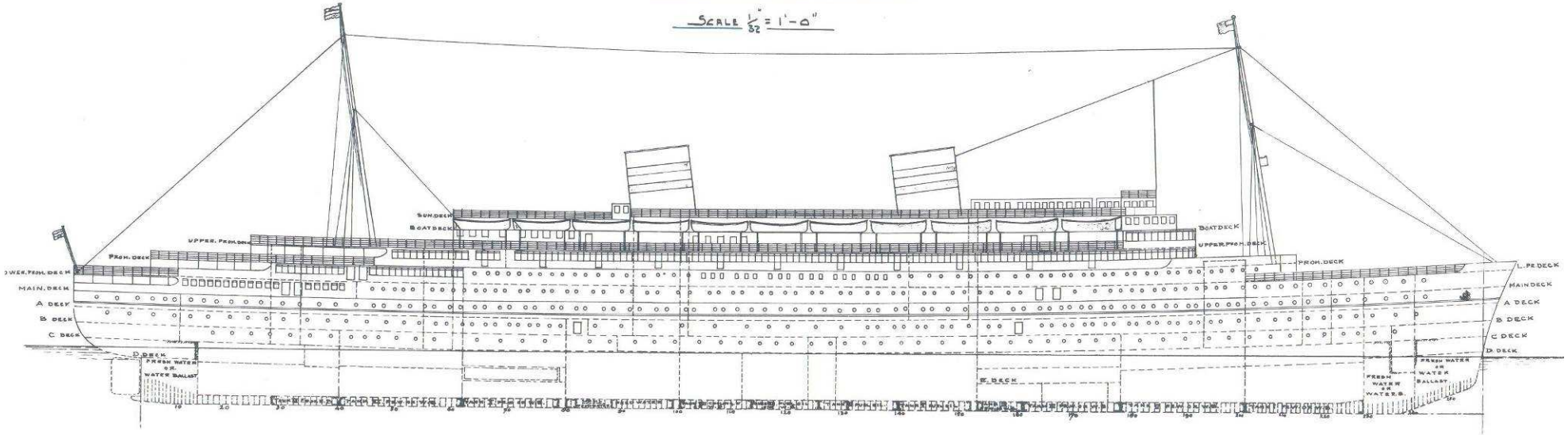
DEKPLANNEN "NIEUW AMSTERDAM"

De "Nieuw Amsterdam" heeft in haar leven heel wat interieurveranderingen ondergaan. Telkens moesten daarbij tevens haar dekplannen worden herzien.
De in dit boek afgedrukte tekeningen dateren van 21 oktober 1936 en waren toen reeds zes keer gecorrigeerd sinds het basisontwerp ervoor op 14 augustus 1935 op papier was gezet.
In die tijd golden de volgende termen voor de passagiersaccommodatie:
Kajuitklasse, Toeristenklasse en Derde klasse.
Na 1946 veranderde dit in:
Eerste klasse, Kajuitklasse en Toeristenklasse, hoewel aan boord in het algemeen gesproken werd over Eerste klasse, Cabinklasse en Toeristenklasse welke terminologie ook in dit boek is gebruikt.

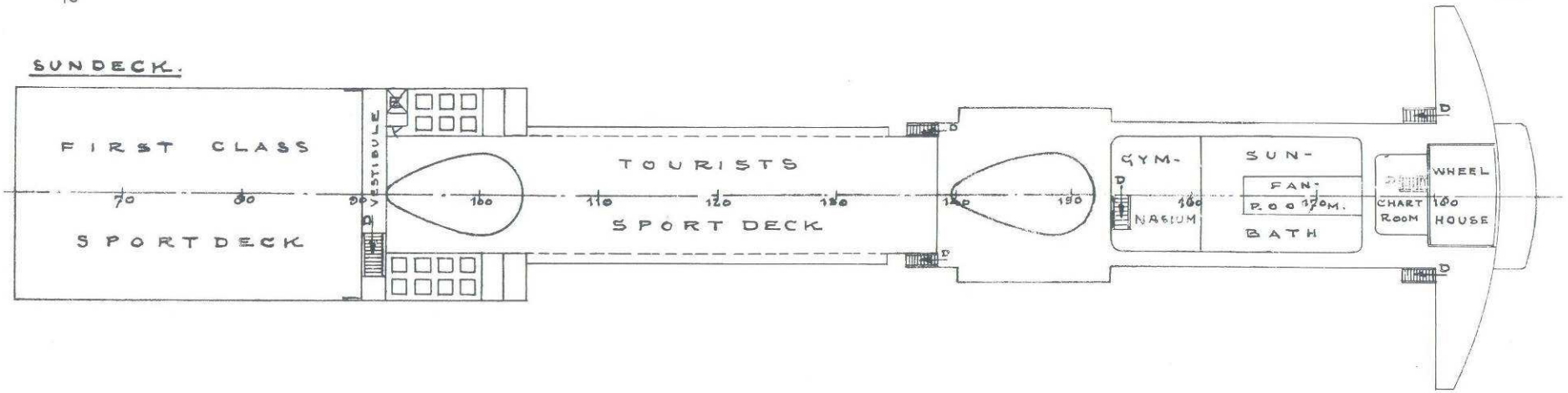
— T.S. PASSENGER VESSEL —

700' × 88' × 55'

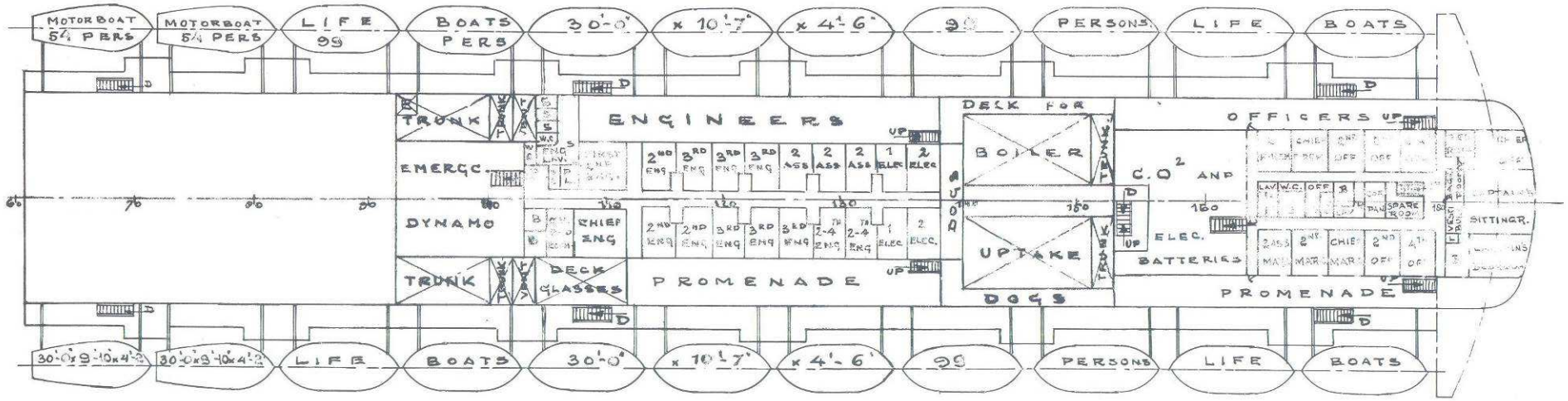
SCALE 1"/32 = 1'-0"



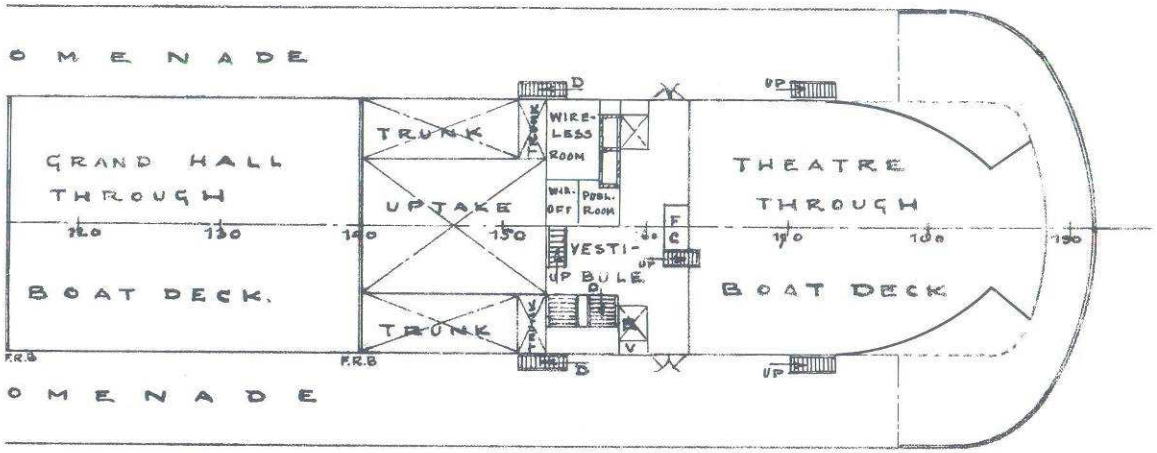
NAVIGATION BRIDGE

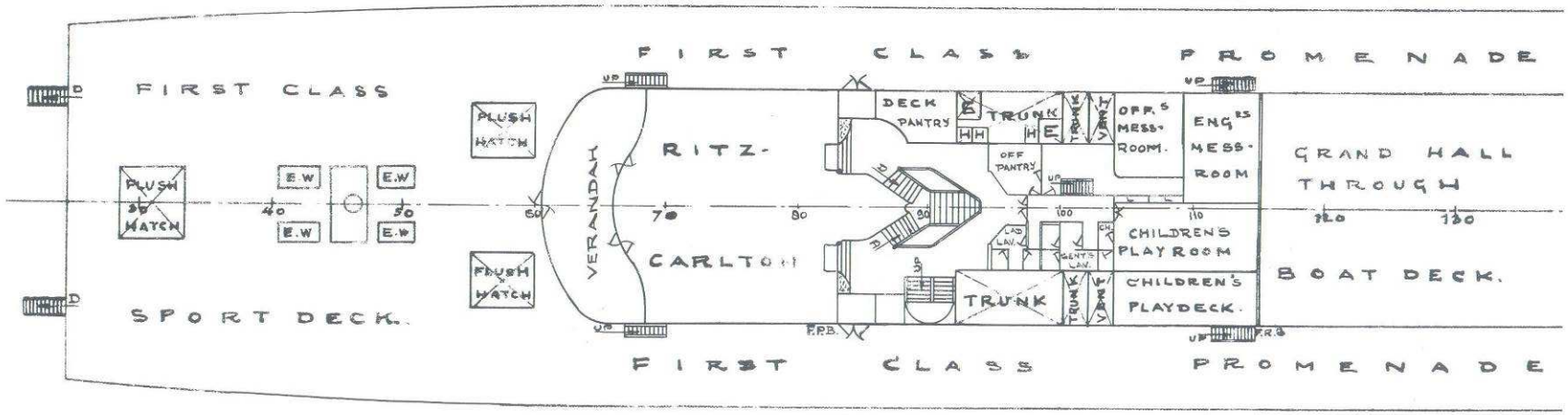


BOAT DECK

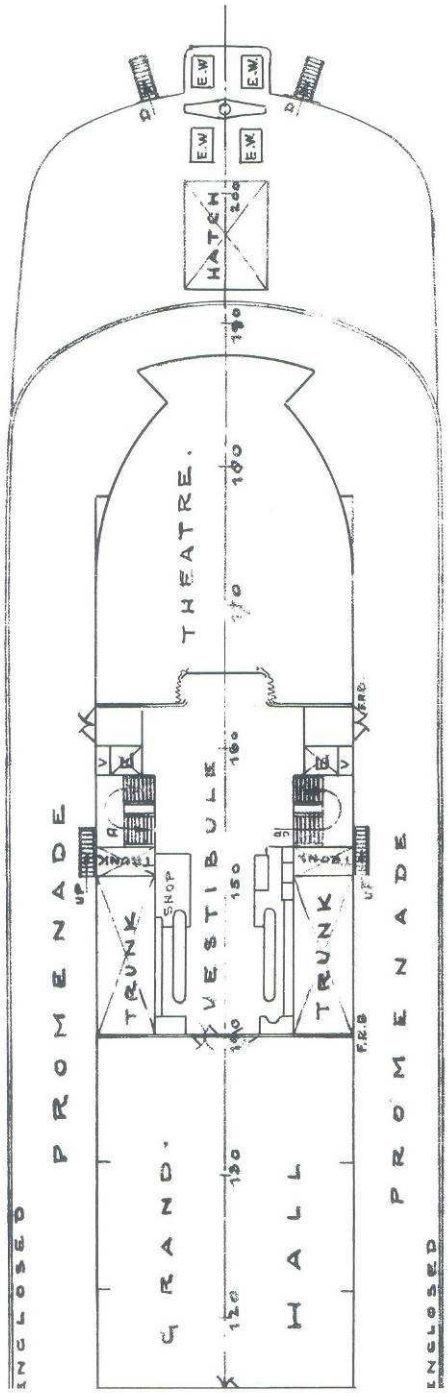


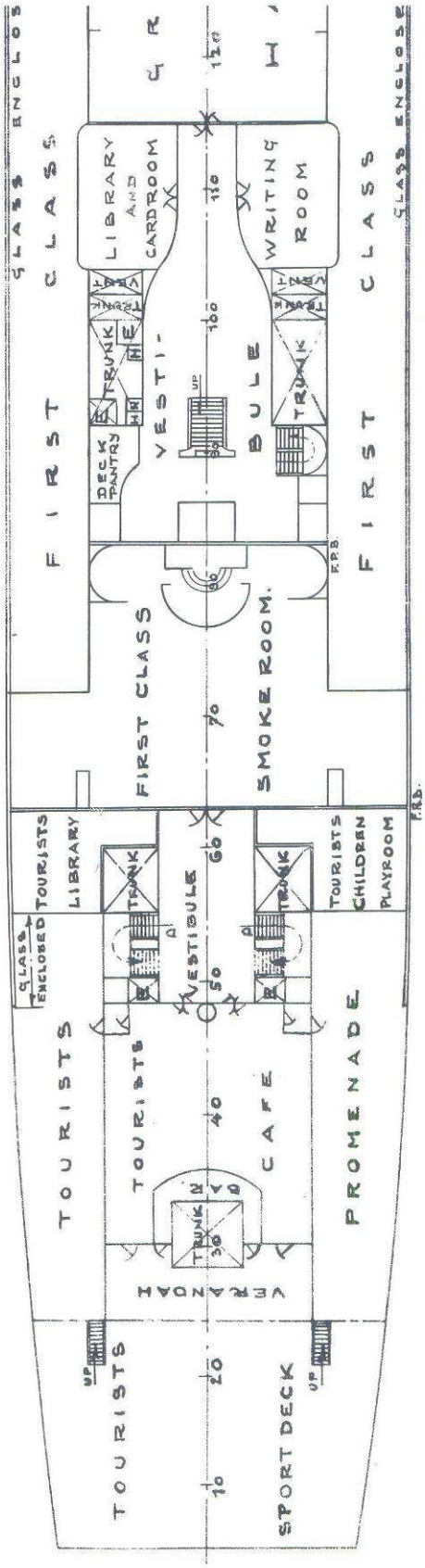
UPPER PROMENADE DECK



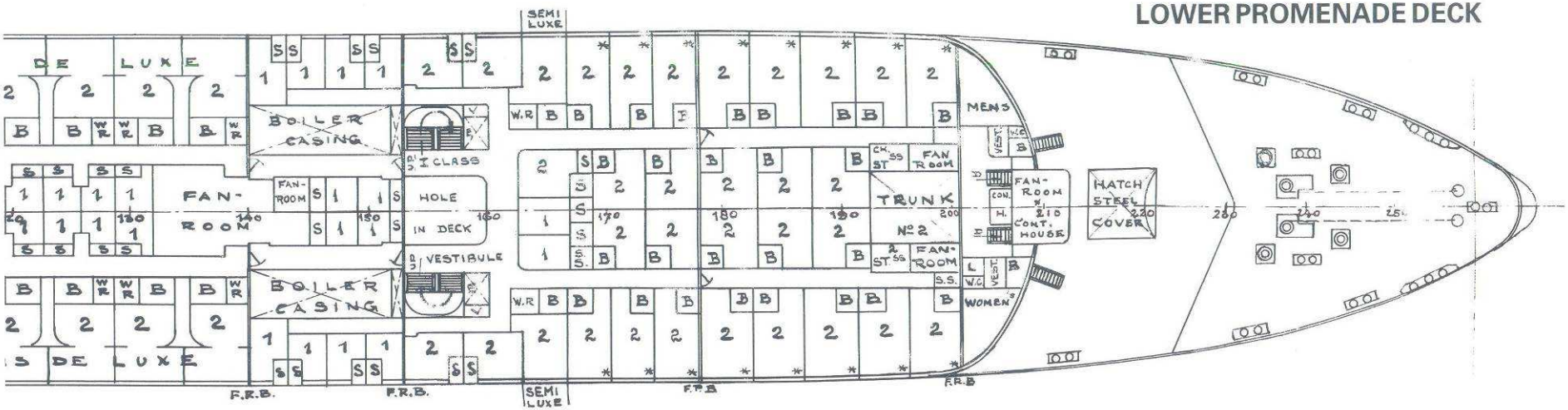


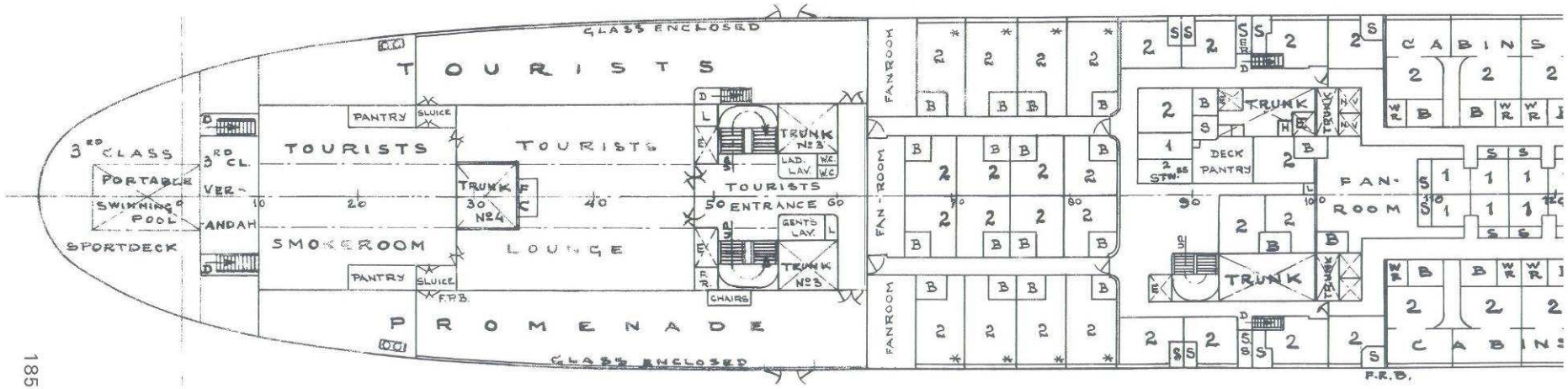
PROMENADE DECK



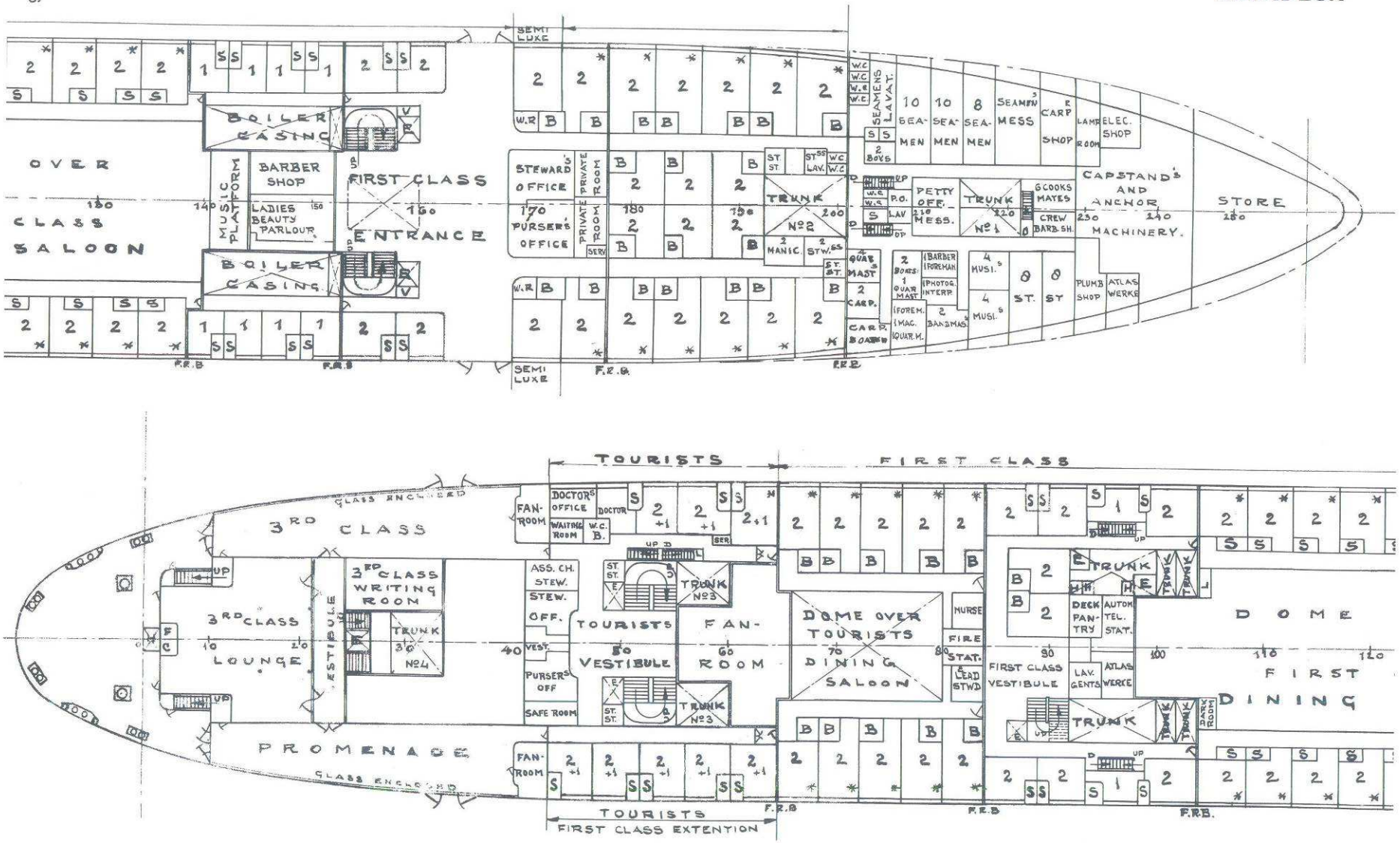


LOWER PROMENADE DECK

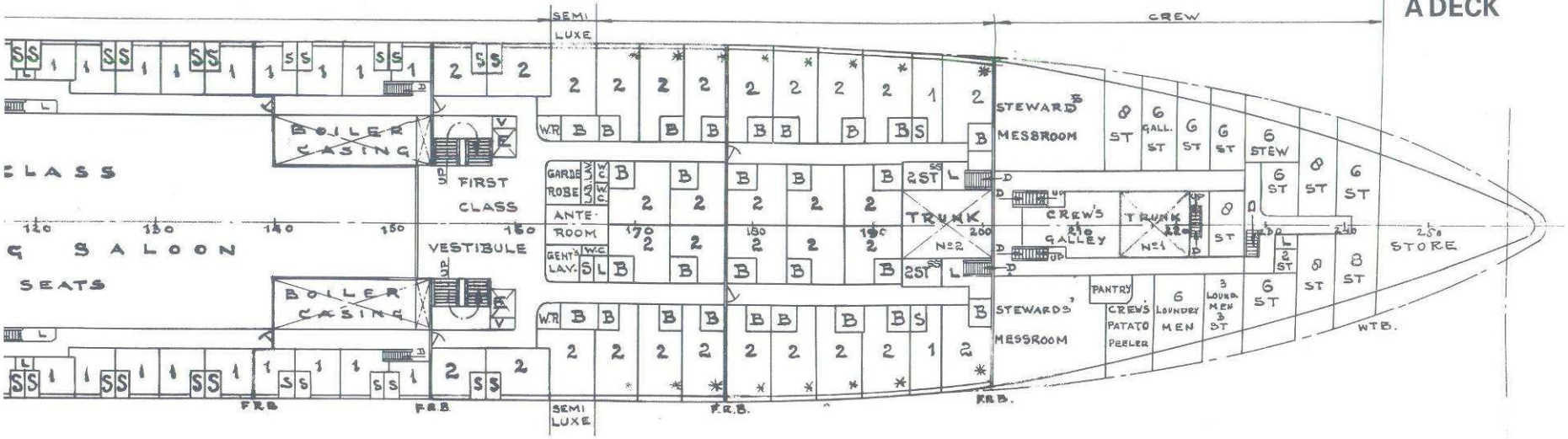


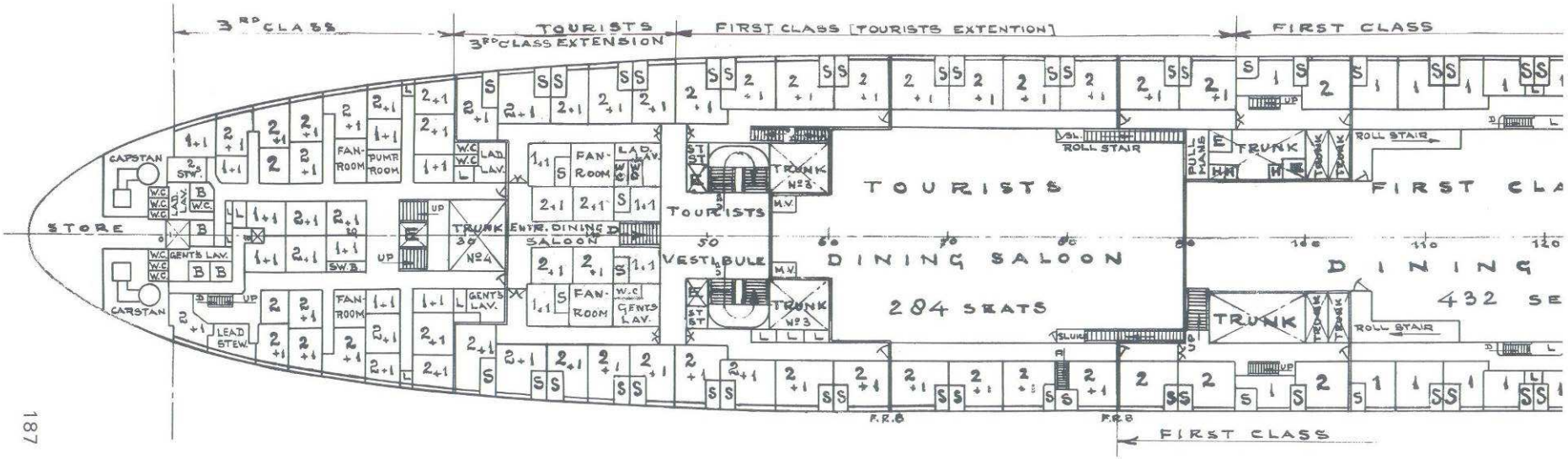


MAINDECK

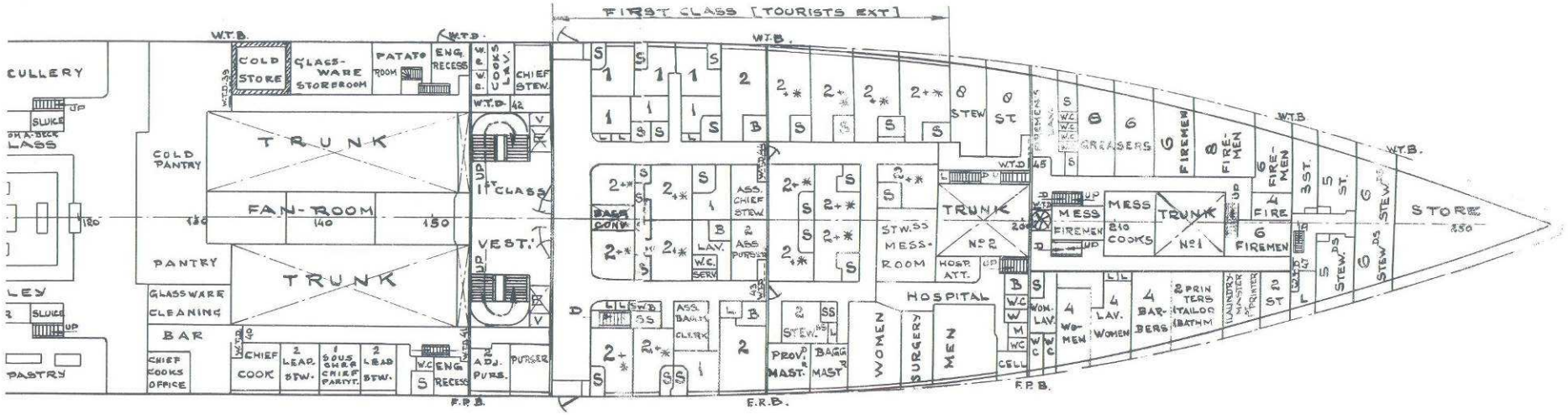

OVER
CLASS
SALOON
BOILER CASING
MUSIC PLATFORM
BARBER SHOP
LADIES BEAUTY PARLOUR
FIRST CLASS ENTRANCE
STEWARD'S OFFICE
PRIVATE ROOM
PURSER'S OFFICE
TRUNK No 2
SEAMENS LAVAT.
10 SEAMEN
10 SEAMEN
8 SEAMEN
SEAMEN'S MESS
CARP SHOP
ELEC. SHOP
PETTY OFF. MESS.
TRUNK No 1
COOKS MATES
CREW BARB. SH.
CAPSTAND'S AND ANCHOR MACHINERY.
STORE
PLUMB SHOP
ATLAS WERKE
SEMI LUXE
F.R.B.
TOURISTS
FIRST CLASS
3RD CLASS
3RD CLASS LOUNGE
3RD CLASS WRITING ROOM
TRUNK No 24
PROMENADE
FAN-ROOM
DOCTOR'S OFFICE
WAITING ROOM
ASS. CH. STEW.
STEW. OFF.
PURSER'S OFF
SAFE ROOM
TOURISTS VESTIBULE
TRUNK No 3
DOME OVER TOURISTS DINING SALOON
NURSE
FIRE STAT.
LEAD STWD
FIRST CLASS VESTIBULE
DECK PANTRY
AUTOM. TEL. STAT.
LAV. GENTS
DOME
FIRST DINING
DARK ROOM
TOURISTS FIRST CLASS EXTENTION

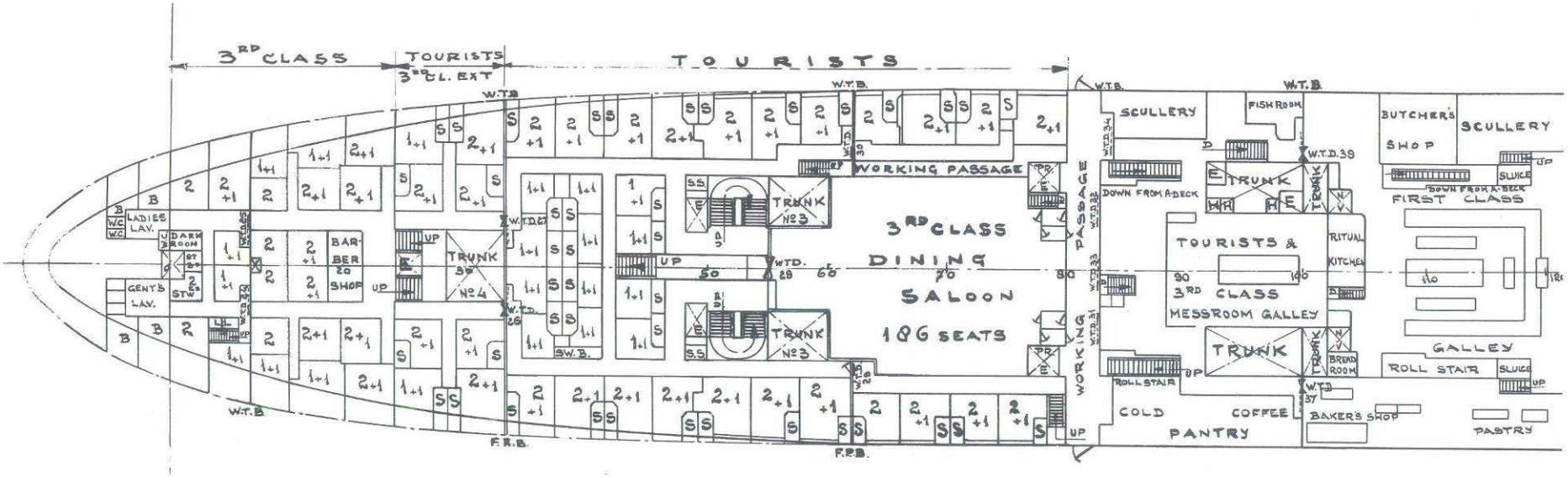
A DECK


SEMI LUXE
CREW
CLASS
SALOON
SEATS
BOILER CASING
FIRST CLASS
VESTIBULE
GARDE ROBE
ANTE-ROOM
GENT'S LAV.
TRUNK No 2
STEWARDS MESSROOM
CREW'S GALLEY
TRUNK No 1
PANTRY
CREW'S POTATO PEELER
LAUNDRY MEN
STORE
W.T.B.
F.R.B.

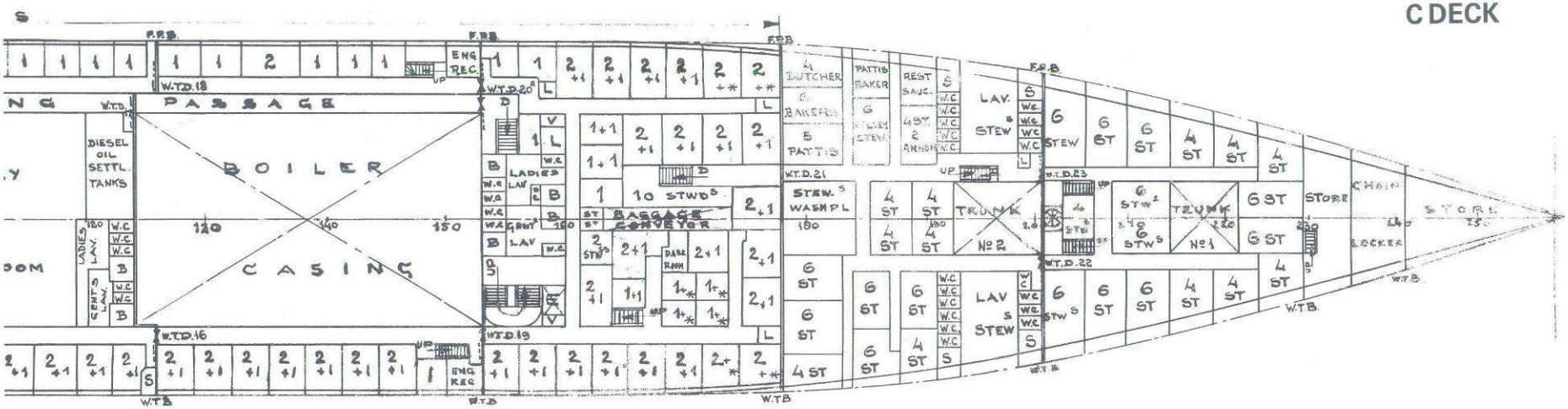

3RD CLASS
TOURISTS
3RD CLASS EXTENSION
FIRST CLASS [TOURISTS EXTENTION]
FIRST CLASS
CAPSTAN
STORE
FAN-ROOM
PUMP ROOM
GENTS LAV.
LEAD STEW.
TRUNK No 4
ENTR. DINING SALOON
TOURISTS
VESTIBULE
TRUNK No 3
TRUNK No 2
TOURISTS
DINING SALOON
284 SEATS
ROLL STAIR
TRUNK
DINING
432 SE
F.R.B
FIRST CLASS

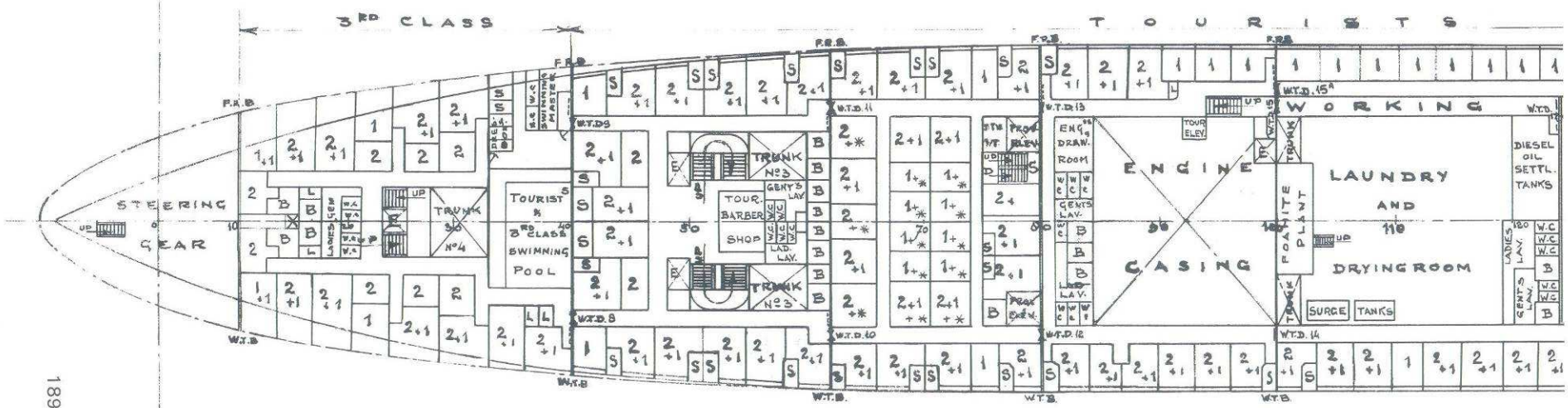
B DECK


FIRST CLASS [TOURISTS EXT]
CULLERY
COLD STORE
GLASS-WARE STOREROOM
POTATO ROOM
ENG. RECESS
COOKS LAV.
CHIEF STEW.
COLD PANTRY
TRUNK
FAN-ROOM
PANTRY
GLASSWARE CLEANING
BAR
CHIEF COOKS OFFICE
CHIEF COOK
2 LEAD. STEW.
1 SOUS CHEF PARTY.
2 LEAD STEW.
ENG. RECESS
ADJ. PURS.
PURSER
1ST CLASS VEST.
BAGG CONV.
ASS. CHIEF STEW.
LAV.
W.C. SERV
ASS. PURSER
ASS. BAGGS CLERK
PROV. MAST.
BAGG MAST.
STEW.
STEW. MESS-ROOM
HOSP. ATT.
HOSPITAL
WOMEN
SURGERY
MEN
TRUNK No 2
MESS
FIREMEN
210 COOKS
TRUNK No 1
GREASERS
FIREMEN
FIRE-MEN
3 ST.
5 ST.
6 STEW.
STORE
WOM. LAV.
WO-MEN
LAV. WOMEN
BAR-BERS
2 PRINTERS TAILOR BATHM
LAUNDRY MASTER & PRINTER
20 ST
STEW.
F.P.B.
E.R.B.

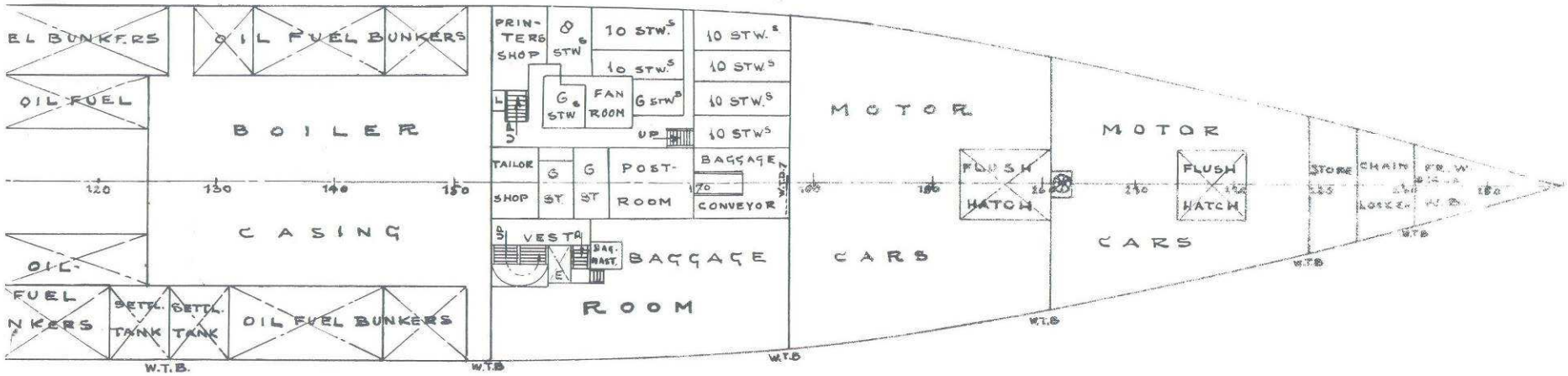

3RD CLASS
TOURISTS 3RD CL. EXT
TOURISTS
LADIES LAV.
DARK ROOM
GENTS LAV.
BAR-BER 20 SHOP
TRUNK No 4
TRUNK No 3
WORKING PASSAGE
3RD CLASS DINING SALOON 186 SEATS
WORKING PASSAGE
SCULLERY
FISH ROOM
DOWN FROM A-DECK
TRUNK
TOURISTS & 3RD CLASS MESSROOM GALLEY
RITUAL KITCHEN
BUTCHER'S SHOP
SCULLERY
SLUICE
DOWN FROM A-DECK
FIRST CLASS
GALLEY
ROLL STAIR
BREAD ROOM
COLD PANTRY
COFFEE
BAKER'S SHOP
PASTRY
F.P.B.

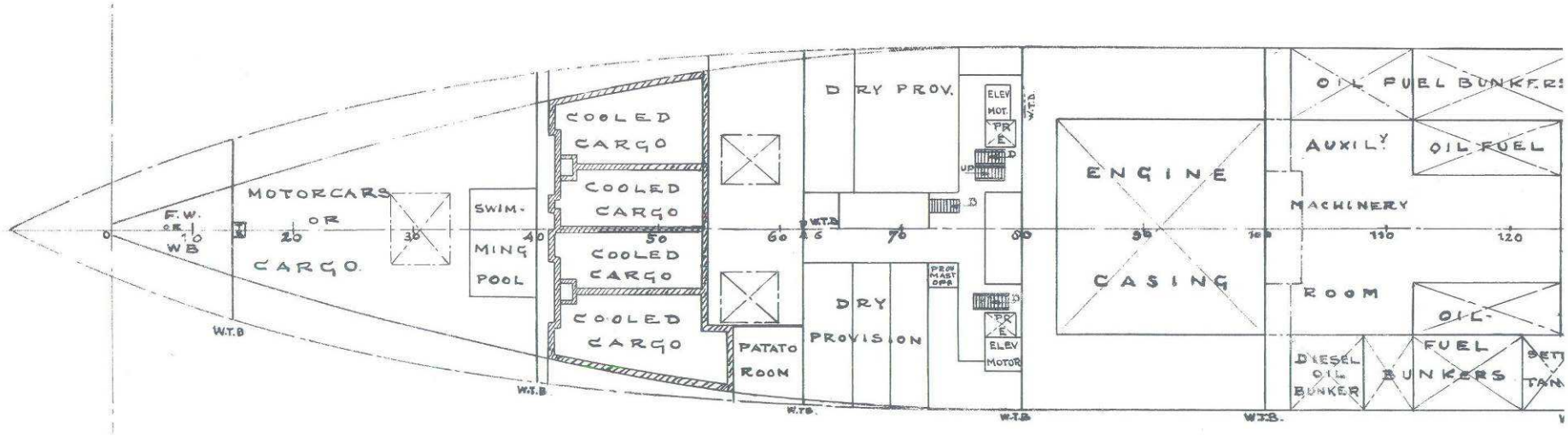
C DECK


PASSAGE
BOILER
CASING
DIESEL OIL SETTL. TANKS
LADIES LAV.
GENT'S LAV.
ENG REC.
LADIES
GENT'S LAV
10 STWDS
BAGGAGE CONVEYOR
DARK ROOM
STEW. WASHPL
BUTCHER & BAKERS
PATTIS BAKER
REST SAUC.
LAV. STEW
TRUNK No 2
TRUNK No 1
STORE
CHAIN LOCKER
STORE
W.T.B.

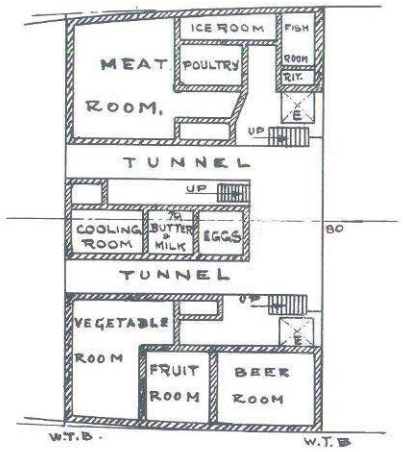

3RD CLASS
TOURISTS
STEERING GEAR
TRUNK No 4
TOURIST & 3RD CLASS SWIMMING POOL
SWIMMING MASTER
TRUNK No 3
TOUR. BARBER SHOP
GENT'S LAV
LAD. LAV.
ENG. DRAW. ROOM
ENGINE CASING
FOAMITE PLANT
WORKING
LAUNDRY AND DRYINGROOM
SURGE TANKS
DIESEL OIL SETTL. TANKS
W.T.B.

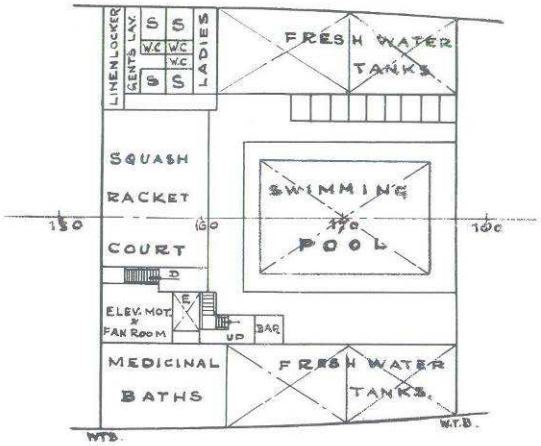
D DECK


OIL FUEL BUNKERS
OIL FUEL
BOILER
CASING
OIL-
FUEL
SETTL. TANK
SETTL. TANK
OIL FUEL BUNKERS
W.T.B.
PRINTERS SHOP
STW
10 STW.S
G STW
FAN ROOM
UP
TAILOR SHOP
ST
POST-ROOM
BAGGAGE
CONVEYOR
VESTA
BAGGAGE ROOM
MOTOR CARS
FLUSH HATCH
STORE
CHAIN LOCKER
120
130
140
150
170

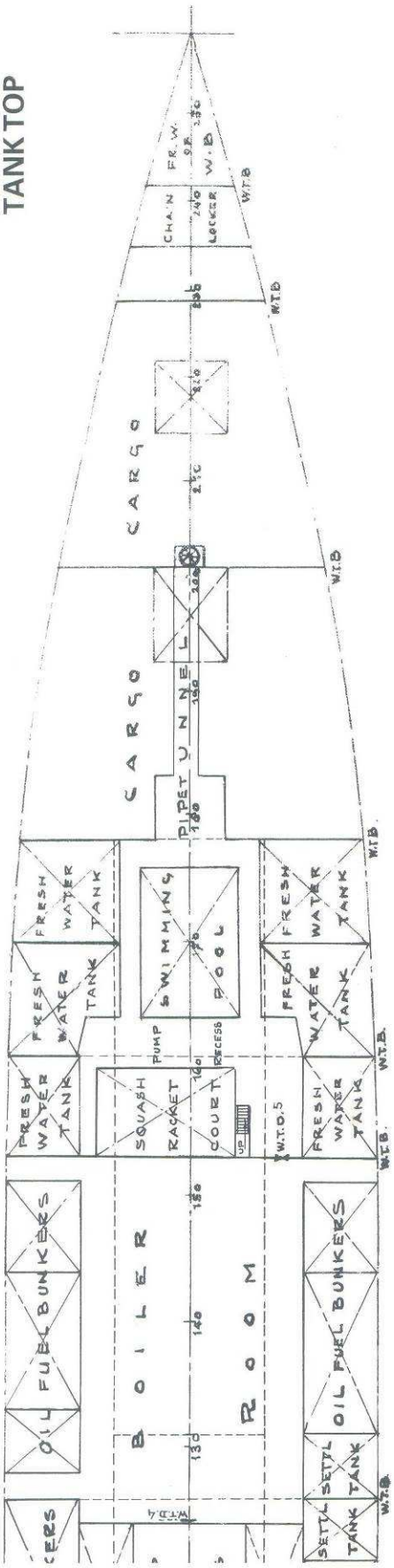

F.W. OR WB
MOTORCARS OR CARGO
SWIMMING POOL
COOLED CARGO
COOLED CARGO
COOLED CARGO
COOLED CARGO
PATATO ROOM
DRY PROV.
DRY PROVISION
ELEV MOT.
PR E
UP
ENGINE CASING
OIL FUEL BUNKERS
AUXILY MACHINERY ROOM
OIL FUEL
DIESEL OIL BUNKER
OIL-FUEL BUNKERS
W.T.B.
0
10
20
30
40
50
60
70
80
90
100
110
120

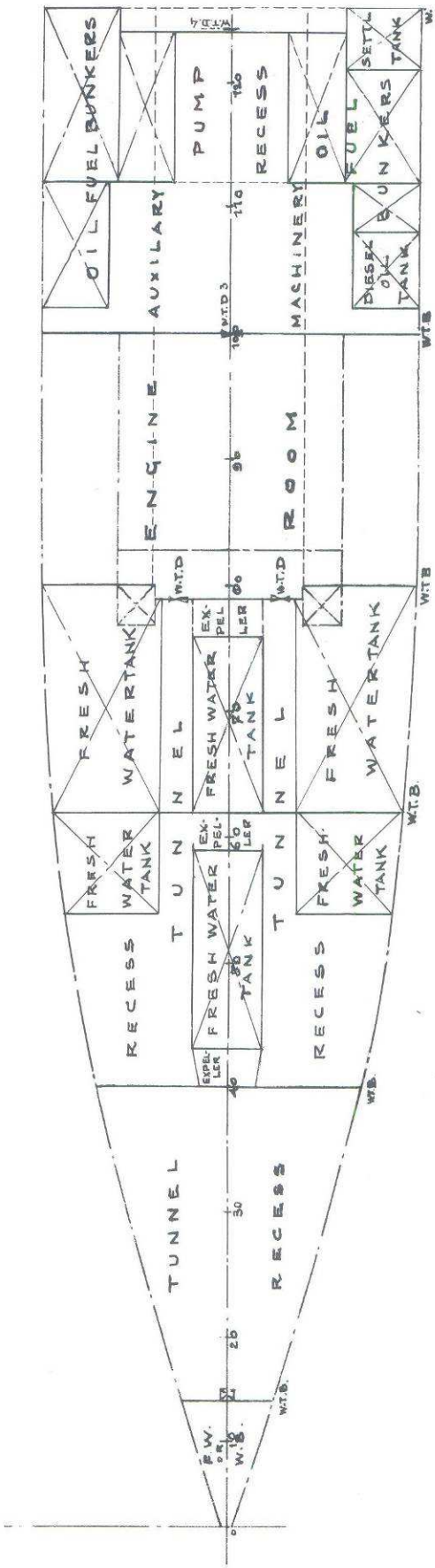
E DECK

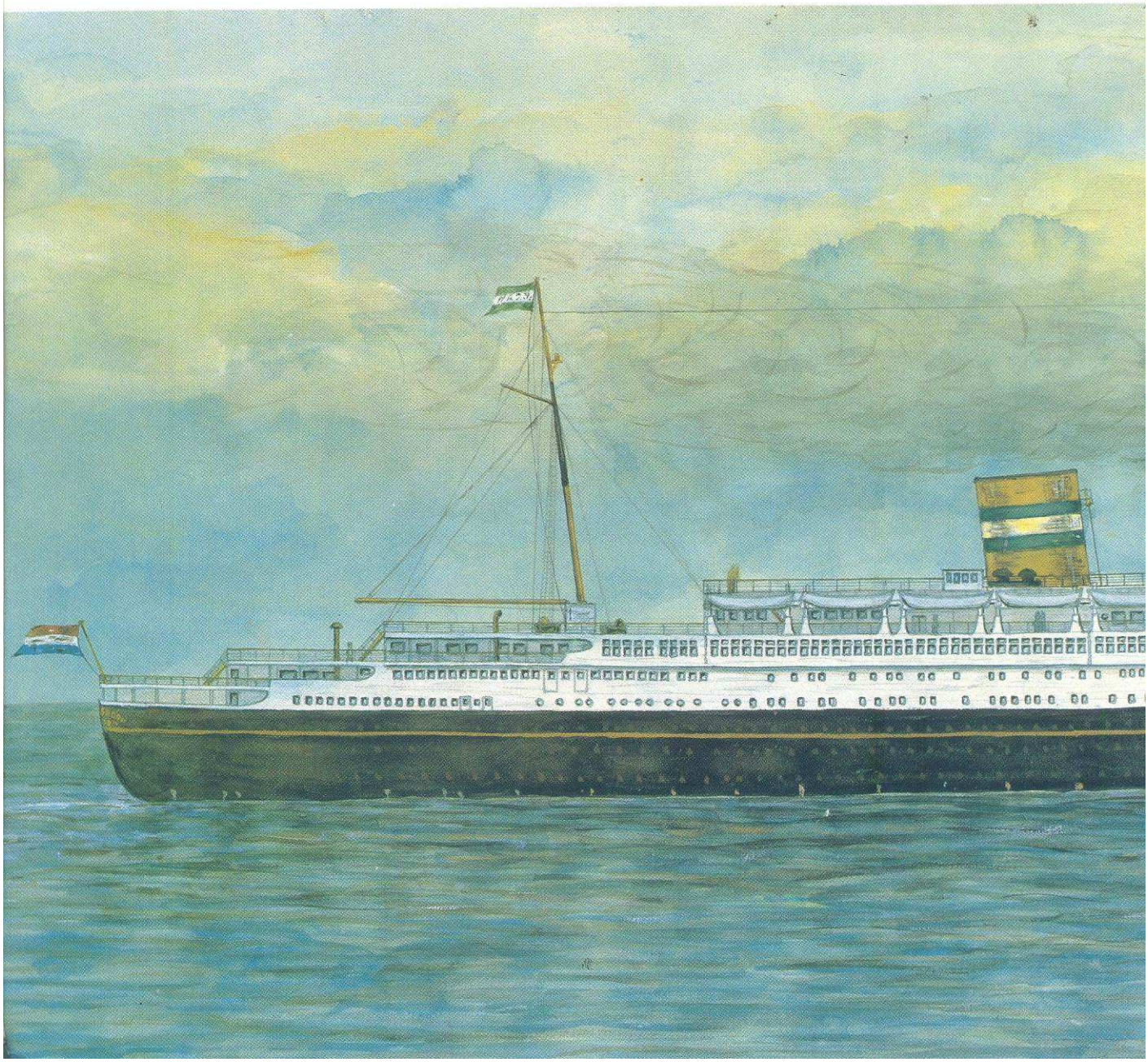

ICE ROOM
FISH ROOM
MEAT ROOM.
POULTRY
RUT.
E
UP
TUNNEL
UP
COOLING ROOM
BUTTER & MILK
EGGS
80
TUNNEL
UP
VEGETABLE ROOM
E
FRUIT ROOM
BEER ROOM
W.T.B.
W.T.B.


LINEN LOCKER
GENTS LAV.
S
S
W.C.
W.C.
W.C.
S
S
LADIES
FRESH WATER TANKS
SQUASH RACKET COURT
SWIMMING POOL
150
160
170
100
D
ELEV. MOT. & FAN ROOM
E
UP
BAR
MEDICINAL BATHS
FRESH WATER TANKS.
WTB.
W.T.B.

TANK TOP


CHAIN LOCKER
F.R.W.
W.B.
W.T.B.
CARGO
PIPE TUNNEL
FRESH WATER TANK
SWIMMING POOL
PUMP RECESS
SQUASH RACKET COURT
W.T.D.5
OIL FUEL BUNKERS
BOILER ROOM
SETTL TANK
W.T.D.4


OIL FUEL BUNKERS
AUXILARY PUMP RECESS
MACHINERY
OIL FUEL BUNKERS
SETTL TANK
DIESEL OIL TANK
ENGINE ROOM
W.T.D.
FRESH WATER TANK
EXPELLER
TUNNEL RECESS
W.T.D.4
W.T.D.3
W.T.B.

DE NIEUW AMSTERDAM CHRIS KONINGS

Op 10 mei 1938, nu bijna vijftig jaar geleden, vertrok van de Rotterdamse Wilhelminakade de „NIEUW AMSTERDAM" voor haar eerste transatlantische overtocht naar New York.
Vele duizenden stonden langs de oevers van de Nieuwe Maas om het fraaie schip uit te zwaaien. Voor hen was de „NIEUW AMSTERDAM" een symbool geworden voor de wederopbouw van de economie na de moeilijke crisisjaren.
Niet gebouwd om snelheidsrecords te breken, maar om de lange traditie van „comfort, cuisine en cleanliness" voor haar eigenaresse – de Holland Amerika Lijn – in stand te houden, stond niets een briljante carrière in de weg, zelfs niet in de zware oorlogsjaren toen de geallieerde mogendheden haar inzetten als troepenschip.
Als vlaggeschip van de Nederlandse Koopvaardij was de „NIEUW AMSTERDAM" niet alleen een toonbeeld van luxe en comfort, maar bovenal maakten „haar lijnen" haar tot één van de fraaiste schepen die de wereldzeeën tot nu toe bevaren hebben.
Voor velen was het een „eer" op dit schip te hebben mogen werken en nog steeds, ruim 13 jaar nadat de slopershamer een einde aan haar bestaan maakte, worden haar naam en faam met respect benaderd.
Dit boek wil uw deelgenoot laten zijn van het leven aan boord zoals het zich voornamelijk afspeelde vóórdat de invloed van de felle concurrentie die het straalvliegtuig ging bieden merkbaar werd. Derhalve is ook gekozen voor de benaming Eerste Klas, Cabin Klas en Toeristen Klas, waar het de passagiersaccommodatie betreft, omdat dit, vanaf de eerste jaren na de oorlog tot het moment dat de „NIEUW AMSTERDAM" een twee-klassenschip werd, tot het vakjargon aan boord behoorde.
Samengesteld uit gegevens, verkregen door vele gesprekken met oud-opvarenden en voorzien van een zeer rijke hoeveelheid niet eerder gepubliceerd illustratiemateriaal – waarvan een deel in kleur – heeft het niet alleen een grote verzamelwaarde, maar zal iedereen geboeid raken bij het lezen van de vele anecdotes over een tijdperk wat achter ons ligt en waarin de „NIEUW AMSTERDAM", als één der laatste „klassieke liners" zo'n grote rol speelde.