

s.s. “Nieuw Amsterdam”

Bron: <http://www.kombuispraat.com/viewtopic.php?f=1&t=2651&start=208>

(van Kombuispraat-forumlid Bram)

*Het oorspronkelijke artikel van Bram,
dat waarschijnlijk met een “vertaalprogramma E-N” verkregen werd,
is hier bewerkt door Johan Journée.*

De bouw (1936 - 1938).

In de 30-er jaren was de Holland-Amerika Lijn een van de grootste rederijen die schepen op de Noord-Atlantische Oceaan had varen. Het bedrijf werd in 1870 opgericht en vele beroemde schepen waren door de jaren heen in haar dienst. De meest trotse van allemaal was waarschijnlijk de statige “Nieuw Amsterdam”, die in haar dienst was sinds 1906. Deze “Nieuw Amsterdam” is nooit bekend geworden om haar snelheid, want een vaarsnelheid van 16 knopen maakte van haar zeker geen Trans-Atlantische windhond. In plaats daarvan was het echter haar interieur, service en keuken, die dit schip tot een van de grootste van de Nederlandse koopvaardijvloot heeft gemaakt.

Maar in de jaren 1930 kwamen er een groot aantal veranderingen in zicht, zoals de Grote Depressie die heeft geleid tot een daling van het aantal passagiers. Als gevolg daarvan legden veel rederijen hun oudere schepen op. De Holland-Amerika Lijn legde haar reeds bejaarde “Nieuw Amsterdam” in 1930 op.

Na een re-organisatie begonnen de zaken er in 1936 voor de Holland-Amerika Lijn wat beter uit te zien en werd een nieuw schip voor de Trans-Atlantische route besteld. De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij kreeg opdracht om haar te bouwen. Met een bruto tonnage van ongeveer 35.000 ton zou ze het grootste schip worden dat tot dan toe ooit in Nederland gebouwd werd. Op 5 januari 1936 werd de kiel van dit nieuwe vlaggenschip gelegd. In tegenstelling tot zoveel andere schepen die op dat moment gebouwd werden, werd dit nieuwe vaartuig niet ontworpen met een oorlogsfunctie - zoals troepentransportschip - in het achterhoofd. Derhalve komt de bijnaam “Schip van de Vrede” haar terecht toe. Op 10 april 1937 werd het nieuwe vlaggenschip door H.M. Koningin Wilhelmina gedoopt en ze noemde het schip de "Nieuw Amsterdam". Deze naam werd gekozen om de voorgangster van dit schip met die naam te eren.

Maar de naam "Nieuw Amsterdam" (of "New Amsterdam" in het Engels) eert ook de naam van een 17^e eeuwse Nederlandse kolonie in Noord-Amerika. New Amsterdam was de naam van de 17^e eeuwse versterkte nederzetting in de kolonie Nieuw Holland, dat uiteindelijk de huidige stad New York werd. Deze kolonie werd gesticht in 1625 door de (Nederlandse) West-Indische Compagnie en de stad is gelegen op een strategische en versterkbare zuidelijke punt van het eiland Manhattan. Ze was bedoeld om de rivier, die toegang gaf tot vracht- en handelsactiviteiten in de Hudson Valley, te

verdedigen. Nieuw Amsterdam groeide uit tot de grootste Nederlandse koloniale nederzetting in Noord-Amerika en bleef in Nederlandse handen tot 1664, toen het in Britse handen viel. Het Nederlanders hadden het in 1673 weer kort in handen en hernoemden het toen in "Nieuw Oranje". In 1674 werd deze nederzetting permanent overgedragen aan de Britten. Het jaar 1625 wordt tegenwoordig in de officiële stukken van de stad New York als datum van de stichting van de stad genoemd (vroeger was dat het jaar op het zegel van de stad 1664, het jaar van de Britse inmenging). New Amsterdam - later bekend als New York - bleef een deel van het Britse Rijk tot de Verklaring van de Onafhankelijkheid in 1776. In 1787 werd de grondwet ondertekend om formeel de nieuwe Verenigde Staten van Amerika te grondvesten als een onafhankelijke natie.

Nederlandse topkunstenaars en -ontwerpers werden in dienst genomen voor de inrichting van s.s. "Nieuw Amsterdam". Ze kwam uiteindelijk in 1938 in de vaart als een zeer smaakvol en goed ingericht vlaggenschip. Inderdaad kon gezegd worden dat de "Nieuw Amsterdam" misschien wel het meest modern uitgevoerde schip van de jaren 1930 was. Haar interieur werd volledig in de moderne Art Deco stijl uitgevoerd. Het centrale punt van het schip was het restaurant, dat werd versierd door tal van lichtarmaturen van Murano glas en kolommen bedekt met bladgoud. Getinte spiegels, ivoren wanden en meubels van satijnhout droegen bij om een luxueuze sfeer te creëren. Het restaurant had geen patrijspoorten of ramen met uitzicht op zee, waardoor het volledig afhankelijk was van kunstmatige verlichting. Het ontwerp van het eerste klas restaurant is vergelijkbaar met die op het s.s. "Normandie" van de Franse CGT Line, die het schip de bijnaam "Ship of Light" gaf.

Op 23 april 1938 vond op de Noordzee de proeftocht van de "Nieuw Amsterdam" plaats. Ze slaagde met vlag en wimpel, werd daarna overgedragen aan de Holland-Amerika Lijn en werd daarmee haar nieuwe vlaggenschip.

De voor-oorlogse "Holland-Amerika Lijn" (1938 - 1940).

De "Nieuw Amsterdam" vertrok op de 10 mei 1938 uit Rotterdam voor haar maidentrip naar New York, waarbij ook Boulogne en Southampton werden aangedaan. Deze reis was een groot succes. Maar reeds toen de "Nieuw Amsterdam" haar carrière op oceaan begon, pakten donkere oorlogswolken zich boven Europa samen.

Op 22 november 1939 vertrok de "Nieuw Amsterdam" opnieuw uit Rotterdam op, naar wat later zou blijken, haar laatste trans-atlantische overtocht naar New York in vreedstijd. Met de invasie in Polen door Hitler-Duitsland op 1 september 1939 begon de Tweede Wereldoorlog. Als gevolg daarvan bleef de "Nieuw Amsterdam" daarna in New York en werd ze een tijdje gebruikt voor korte cruises vanuit New York, tot er een besluit genomen zou worden over haar rol in oorlogstijd.

De oorlogsdienst (1940 - 1946).

Op 10 mei 1940 vielen de Duitsers Nederland binnen en de Nederlanders werden gedwongen om zich op 14 mei 1940 over te geven. Op dat moment was de "Nieuw Amsterdam" op een cruise naar het Caraïbische gebied. Toen ze terug in New York kwam, werd haar onmiddellijk bevolen tot nader order in de haven te blijven, tot er over haar toekomst besloten was. In september 1940, met de Nederlandse regering in

ballingschap in Groot-Brittannië, werd ze overgedragen aan het Britse Ministerie van Transport. De Cunard Line werd uitgekozen om op te treden als haar manager. Met haar vaste bemanningsleden aan boord en met de Holland-Amerika Lijn kapitein Johannes J. Bijl als haar gezagvoerder, voer de "Nieuw Amsterdam" op 12 september 1940 vanuit New York naar Halifax, waar ze omgebouwd werd tot troepentransportschip voor de geallieerden. Tevens werd ze daar in het oorlogsgrijs geschilderd.

Op dat moment vonden er grote geallieerden troepenbewegingen uit Australië, Nieuw-Zeeland, Groot-Brittannië, Canada en de Verenigde Staten naar de slagvelden van het Midden-Oosten plaats. Als gevolg hiervan werd de "Nieuw Amsterdam" haastig vanuit Halifax naar Australië en Nieuw-Zeeland gestuurd. In de haast was er geen tijd meer om haar bewapening aan te passen; dit werd pas op weg naar Singapore gedaan. In januari 1941 werd ze op haar eerste troepentransportreis van Australië naar Bombay gestuurd; dit in een konvooi bestaande uit vele bekende lijnschepen waaronder de "Queen Mary", de "Mauretania", de "Aquitania" (keizerin van Groot-Brittannië) en de "Andes".

Op de "Nieuw Amsterdam" werd hard gewerkt door het als troepentransportschip varen in konvooien. Het schip pendelde heen en weer naar Suez (voor het Midden-Oosten) en Durban in Zuid-Afrika. Op een van deze reizen, bracht ze de Griekse koninklijke familie in ballingschap naar Zuid-Afrika. De Verenigde Staten raakte in de oorlog verwickeld na de Japanse aanval op Pearl Harbour op 7 december 1941. Toen werd de "Nieuw Amsterdam" op de Indische Oceaan en de Stille Oceaan ingezet. In de laatste jaren van de Tweede Wereldoorlog werd de "Nieuw Amsterdam" ingezet op de Noord-Atlantische Oceaan en vervoerde ze Canadese en Amerikaanse troepen naar Gourock in Schotland voor hun inzet in Europa. In mei 1944, toen de "Nieuw Amsterdam" was aangemeerd in Hoboken (New York), kwam H.K.H. Prinses Juliana aan boord van het schip voor een rondleiding en een lunchbuffet met de officieren en de bemanning. Dit moet een inspirerend moment geweest zijn voor allen die aan boord waren. Uiteindelijk eindigde in 1945, met de overgave van Duitsland en Japan, de Tweede Wereldoorlog.

In de loop van de oorlog heeft de "Nieuw Amsterdam" meer dan 350.000 soldaten vervoerd en heeft ze ongeveer 530.452 zeemijlen afgelegd. Dat laatste is een afstand gelijk aan bijna 25 keer de aarde rond! De "Nieuw Amsterdam", en ook de andere liners, hebben een enorme bijdrage geleverd aan het vervoer van troepen in de oorlog. Ze werd ook gebruikt om Nederlandse burgers uit Nederlands-Indië naar Nederland te repatriëren.

De na-oorlogse "Holland-Amerika Lijn" (1946 - 1971).

Toen ze klaar was met haar repatriëringstaken werd de "Nieuw Amsterdam" door de Britse regering (die haar had gevorderd) op 8 april 1946 teruggegeven aan de Holland-Amerika Lijn. Al snel keerde ze terug naar Rotterdam. De "Darling van Nederland" had haar schoorstenen herschilderd in de HAL kleuren, maar verder was ze nog in de saaie grijze militaire oorlogskleuren. Triomfantelijk voer ze op 10 april 1946 de haven van Rotterdam binnen. Enorm veel mensen volgden dit beroemde schip op weg naar huis langs de waterkant en de haven was gevuld met duizenden toeschouwers met vlaggen en toeters. Het was een opmerkelijke dag, niet alleen door de terugkeer zelf van de "Nieuw Amsterdam", maar ook omdat het precies de 8e verjaardag van haar tewaterlating was. Velen in Nederland beweerden dat deze dag symbolisch hun bevrijdingsdag was.

Maar ze was nog lang niet geschikt zijn om terug te keren naar haar vooroorlogse trans-atlantische taken. Door haar oorspronkelijke bouwers werd ze weer omgebouwd voor haar oorspronkelijke personenvervoer. Sinds haar vordering waren haar originele meubels opgeslagen in San Francisco. Deze werden gerestaureerd en teruggebracht naar hun rechtmatige plaatsen aan boord van het schip.

De gehele refit nam 18 maanden in beslag en op 29 oktober 1947 kon de “Nieuw Amsterdam” uiteindelijk terugkeren op haar trans-atlantische route. Tijdens de refit werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om de passagiers-accommodaties te moderniseren en ze een iets groter bruto tonnage (36.667 ton) dan voorheen te geven. De “Nieuw Amsterdam” stond nu in haar oorspronkelijke uitvoering weer aan de top van het personenvervoer en haar voor-oorlogse populariteit werd voortgezet. De Holland-Amerika Lijn was weer terug in de zakelijke Trans-Atlantische dienstverlening.

De “Nieuw Amsterdam” bleef haar eigenaren in de jaren 1950 dienen, zowel op de Trans-Atlantische route als af en toe als cruiseschip. In 1952 leek, met de komst van het prachtige stoomschip s.s. “Verenigde Staten”, het vlaggenschip van de Nederlandse koopvaardijvloot te zijn achterhaald. Al spoedig moderniseerde de Holland-Amerika Lijn haar vlaggenschip weer; ze introduceerde overal airconditioning en monteerde stabilisatoren op het schip. Tevens werd het schip in het nieuwe grijs uit het bedrijfskleurenschema geschilderd.

Echter aan het eind van de 50-er en het begin van de 60-er jaren trad het jet-tijdperk aan. Het werd voor de grote ocean-liners steeds moeilijker om met de luchtvaart te concurreren. Als gevolg daarvan werd het schip in 1961 opnieuw ge-refit. Haar oorspronkelijke drie klassen systeem werd opgegeven en vervangen door alleen de eerste Tourist Class. Modernisering leidde tot een toename van haar bruto tonnage tot 36.982 ton. In het begin van 1962 kwam deze gemoderniseerde “Nieuw Amsterdam” terug in dienst, niet alleen op de Trans-Atlantische dienst maar ook voor cruises.

Helaas begon in het midden van de jaren 1960 haar leeftijd en met name haar ketels op te spelen op. In 1967 werd een nieuwe serie ketels aangebracht op de werf van Wilton Fijenoord in Schiedam. Naarmate de jaren 1970 dichterbij kwamen werd de “Nieuw Amsterdam” meer en meer gebruikt voor cruises, doordat de passagiersmarkt veranderde door de toenemende dominantie van het luchtverkeer en de nieuwe Jet Age.

Haar laatste jaren (1971 - 1974).

In de vroege jaren 1970 was de toenemende dominantie van het reizen per vliegtuig echt zijn tol gaan eisen van de grote ocean-liners. De s.s. “Verenigde Staten” werd in 1969 teruggetrokken uit dienst. In toenemende mate domineerden nieuwe passagiersschepen, zoals de “QE2”, “Frankrijk” of de “Michelangelo” en “Raffaello”, de resterende oceaanschip-markt op de Noord-Atlantische Oceaan. De oude taak van de “Nieuw Amsterdam” op de Trans-Atlantische dienst werd beëindigd en er werd besloten om haar te exploiteren als full-time cruiseschip. Op 8 november 1971 vertrok het schip uit Rotterdam voor haar laatste Trans-Atlantische overtocht naar New York. Ze werd daarna uitsluitend ingezet op cruises door voor de rest van haar carrière te varen vanuit Port Everglades in Florida. In september 1972 werd het schip opnieuw ingeschreven onder de Antilliaanse vlag.

Helaas, deze keer werd het duidelijk dat de eerbiedwaardige “Nieuw Amsterdam” haar leeftijd duidelijk toonde en dat haar glorie dagen voorbij waren. Zijnde ruim 30

jaar oud, werd besloten dat de “Nieuw Amsterdam” buiten dienst moest worden gesteld. Op 17 december 1973 keerde de “Nieuw Amsterdam” terug van haar laatste cruise. Ze werd vervolgens met de Kerst uit de vaart genomen.

Toen het nieuwe jaar was aangebroken verliet de “Nieuw Amsterdam” Port Everglades. Haar laatste reis, begonnen op 9 januari 1974, werd een definitieve cruise door het Panamakanaal naar Los Angeles. Daar werd ze uit dienst gesteld en ze voer naar Kaoshiung in Taiwan voor de sloop. Op 25 februari 1974 kwam de “Nieuw Amsterdam” daar voor de sloop aan bij Nan Fong Steel Enterprises Ltd., waar ze in stukken zou worden gesneden. Het ontmantelingsproces begon op 16 maart en zeven maanden later - op 5 oktober 1974 - was het voormalige vlaggenschip van de Holland-Amerika Lijn helemaal verdwenen.

Zo eindigt het verhaal van de “Nieuw Amsterdam”, een van de meest vriendelijke dames van de zee en één van de beste Nederlandse schepen ooit gebouwd.

V-V-V-V-V-V-V-V-V-V-V-V-V-V-V-V

Commentaar van Kombuispraat-forumlid Theo Horsten op Bram's bijdrage.

De “Nieuw Amsterdam” werd met steun van de regering Colijn gebouwd, voornamelijk om in die diepe crisis van de dertiger jaren voor werkgelegenheid in de regio Rotterdam te zorgen. De situatie van de HAL was in die tijd bepaald niet rooskleurig en zelf konden ze dat bij lange niet behappen. Het schip werd dus met geld van de overheid gebouwd door de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij. Die deden dat voor 13,5 miljoen gulden, wat veel meer was dan wat Harland & Wolff had geoffreerd. Het schip werd dus voor een groot deel gebouwd met geld van de belastingbetaler.

Het is zeer wel mogelijk dat Wilhelmina - of in elk geval de Oranjes - er met geld in zaten. Die zaten - en zitten - immers overal in; Koninklijke Shell, het Waldorf Astoria Hotel en het Empire State Building in New York, om maar een paar ondernemingen te noemen.