

## Kielleggingen

Op de werf der N. V. De Rotterdamsche Droogdok-Maatschappij te Rotterdam waren de voorbereidende werkzaamheden zoover gevorderd, dat de kiel voor Nederland's grootste passagiersschip, de *Prinsendam*, kon worden gelegd, hetgeen onder groote belangstelling geschiedde. O. a. waren tegenwoordig de heeren: J. Rypperda Wierdsma en W. H. de Monchy, leden der directie van de Holland-Amerika Lijn; D. C. Endert Jr., directeur van De Rotterdamsche Droogdok-Maatschappij; J. B. Giljam, directeur van de Machinefabriek en scheepswerf van P. Smit Jr.; Reuchlin, Van West en Prins van de Holland-Amerika Lijn; Taylor en ir. Chambers van De Rotterdamsche Droogdok-Maatschappij en vertegenwoordigers van Lloyd's Register.

**Schip en Werf, januari 1936.**

(RDM-collectie Johan Journée)

De verzinkerij en vertinnerij J. A. Klip te Kinderdijk heeft van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij opdracht gekregen voor het verzinken van het ijzerwerk voor het stoomschip R. D. M. 200. Dit is een werk voor ruim een jaar.

**Schip en Werf, mei 1936.**

**Bouw R. D. M. 200**

Bij den bouw van het nieuwe schip voor de Holland-Amerika Lijn (R. D. M. 200) heeft steeds de bedoeling voorop gestaan zooveel mogelijk Nederlandsche kunstenaars een gelegenheid te geven hun capaciteiten te toonen. Ten einde in het geheel een zekere eenheid te houden en te voorkomen, dat de interieurs van dit schip, hetwelk een beeld moet worden van het Nederlandsche kunnen op scheepsbouwkundig gebied, een onsamenhangende collectie vertrekken, zalen en vestibules worden, heeft de H. A. L. in December van het vorig jaar een opdracht gegeven voor den hoofdopzet en de hoofdleiding, zoowel artistiek als technisch de interieurs betreffende, aan het architectenbureau Brinkman & Van der Vlugt te Rotterdam.

Om echter, zooals hierboven reeds gezegd, zooveel mogelijk Nederlandsche kunstenaars bij dezen bouw te betrekken, was in hun opdracht de voorwaarde opgenomen, dat door genoemd architectenbureau in overleg met de H. A. L. en te gelegentijd opdrachten aan anderen zouden worden verstrekt.

Dit tijdstip is thans gekomen. Wij vernemen, dat opdrachten zijn gegeven aan de navolgende interieur-architecten: N. P. de Koo, Rotterdam; J. J. P. Oud, Rotterdam; J. F. Semey, 's-Gravenhage; F. Spanjaard, 's-Gravenhage; H. Th. Wijdeveld, Soest, terwijl Brinkman en Van der Vlugt, naast genoemde hoofdleiding, ook nog enkele interieurs zullen verzorgen. Opdrachten aan beeldende kunstenaars zijn op dit oogenblik nog niet verstrekt.

Ten einde ook de wenschen van het Amerikaansche publiek te leeren kennen onderneemt architect ir. Brinkman dezer dagen met één der directeuren der H. A. L. een studiereis naar Amerika.

**Schip en Werf, juni 1936.**

### Hoog bezoek aan de R.D.M. 200

De minister-president, Dr. H. Colijn, heeft voor het eerst een bezoek gebracht aan den bouw van het grootste passagiersschip van Nederland, bestemd voor de Holland-Amerika Lijn, de R.D.M. 200, op de werf van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij te Rotterdam.

Met Minister Colijn kwamen mee de Minister van financiën, Mr. P. J. Oud, die ook voor de eerste maal den bouw van het schip kwam bezichtigen en de Minister van handel, nijverheid en scheepvaart, Prof. dr. ir. H. C. J. H. Gelissen, die eenigen tijd geleden reeds naar het bouwen van het schip is komen kijken.

Het bezoek strekte zich uit tot een rondwandeling over het geheele terrein van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij en een rondwandeling door het tuindorp Heyplaat.

Schip en Werf, juli 1936.

(RDM-collectie Johan Journée)

### R.D.M. 200

Wij vernemen, dat de zes motorsloepen van het nieuwe schip der Holland-Amerika Lijn (R.D.M. 200) zullen worden uitgerust met 4-cylinder 40/52 epk Kromhout-Gardner Dieselmotoren.

Schip en Werf, augustus 1936.

(RDM-collectie Johan Journée)

### R. D. M. 200

Het is thans besloten, dat het nieuwe vlaggeschip, dat bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij te Rotterdam voor de Holland-Amerika Lijn op de helling staat, *Nieuw-Amsterdam* zal heeten.

Schip en Werf, september 1936.

# UITKIJK

## S.s. Nieuw Amsterdam.

Zoo is dan door Neerlands Koningin het grootste in Nederland gebouwde schip, dat tevens het grootste schip zal zijn, dat ooit onder Nederlandsche vlag voer, onder geweldige belangstelling met goed gevolg te water gelaten. Een gebeurtenis op het gebied van schepsbouw en scheepvaart van den allereersten rang. Moge het schip een succes zijn voor de werven en machinefabrieken, die onder de verantwoordelijkheid van de Rotterdamsche Droogdokmaatschappij het schip en de voortstuwingsinrichting bouwen en tevens een succes voor de reederij, die wij na een moeilijken tijd veel voorspoed toewenschen. Moge zij spoedig in staat worden gesteld een zusterschip te bestellen, opdat zij met drie groote passagierschepen den dienst tusschen Rotterdam en New-York met vrucht kan onderhouden.

Een woord van bijzondere hulde moge worden gewijd aan de bewonderenswaardige wijze, waarop het afremmen tijdens het van stapel loopen was geregeld.

Schip en Werf, april 1937.

## TEWATERLATING D.S.S. „NIEUW AMSTERDAM”

Gejubel van duizenden toeschouwers en sirengeloei verkondigden Zaterdag 10 April te 3.37 uur, dat de *Nieuw Amsterdam*, het vlaggeschip van de Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij, van stapel was geloopt. De Koningin, staande op een hooge eertribune tegenover de voorsteven, heeft met een sierlijk en kostbaar, daarvoor expresselijk vervaardigd instrument, de laatste beletselen, die het 36.000 ton groote gevaarte nog aan de helling verbonden hielden, weggekap. Stutig gleed het trotsche gevaarte te water.

In de ontvangzaal, op de werf van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij ingericht, heeft minister Gelissen na de plechtigheid mededeeling gedaan van de verleening van verschillende Koninklijke onderscheidingen. De president-commissaris van de

H. A. L., de heer W. van der Vorm, is benoemd tot commandeur in de Orde van Oranje Nassau; de heer D. C. Endert, directeur van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, tot ridder in de Orde van den Nederlandschen Leeuw; ir. J. B. Giljam, directeur van P. Smit Jr., en de heer S. van West, hoofdinspecteur van de H. A. L., tot officier in de Orde van Oranje Nassau.

## Bouw- en stapelloopgegevens

Het contract voor den bouw van het dubbelschroef stoomschip *Nieuw Amsterdam* werd geteekend op 4 December 1935. Direct werd een begin gemaakt met het in orde brengen van een der hellingen der Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, waarvoor de plannen reeds waren uitgewerkt.

Een der bestaande hellingen werd 6 m verbreed en 50 m verlengd. De totale lengte dezer helling bedraagt thans 222 m tot den waterkant en de breedte is thans 13 m.

Bovendien werd naast de helling een tweede kraanbaan gebouwd, waarop 3 elektrische kranen met een spreid tot 33 m en een hijschhoogte tot 45 m. Het hefvermogen dezer kranen bedraagt 10 ton elk.

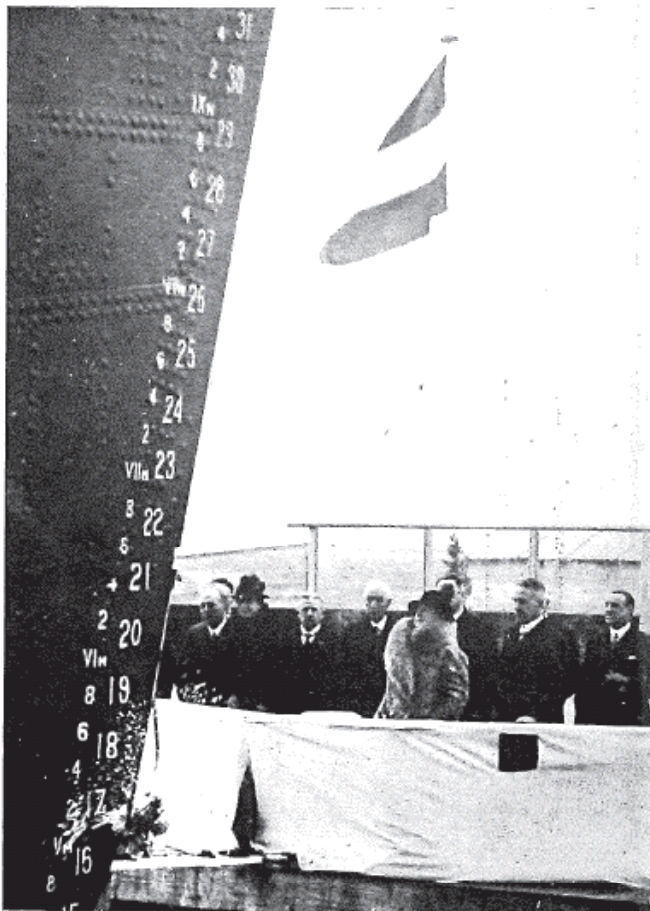
Reeds op 3 Januari 1936 was men gereed met den bouw der betonnen helling, zoodat op dien dag de eerste kielplaat kon worden gelegd.

Sinds dien datum werd voor den bouw van het schip 14.800 ton scheepsbouw-materiaal verwerkt.

Het casco was op den dag van stapelloop opgebouwd tot het Upper-Promenadedek, dit is het negende dek boven den tanktop. De twee resterende dekken, n.l. het Bootdek en het Sportdek, worden op de afbouwplaats na den stapelloop aangebouwd. Ook tijdens het op de helling staan van het schip was reeds een aanvang gemaakt met de betimmering op de onderste drie dekken. Men is reeds volop bezig met het leggen der houten dekken en het plaatsen van verschillende hulpwerktuigen, liften, roltrappen, enz. Tegelijk met het opbouwen der dekken is de brandblusch-installatie gemonteerd en voor direct gebruik gereed in geval van brand.

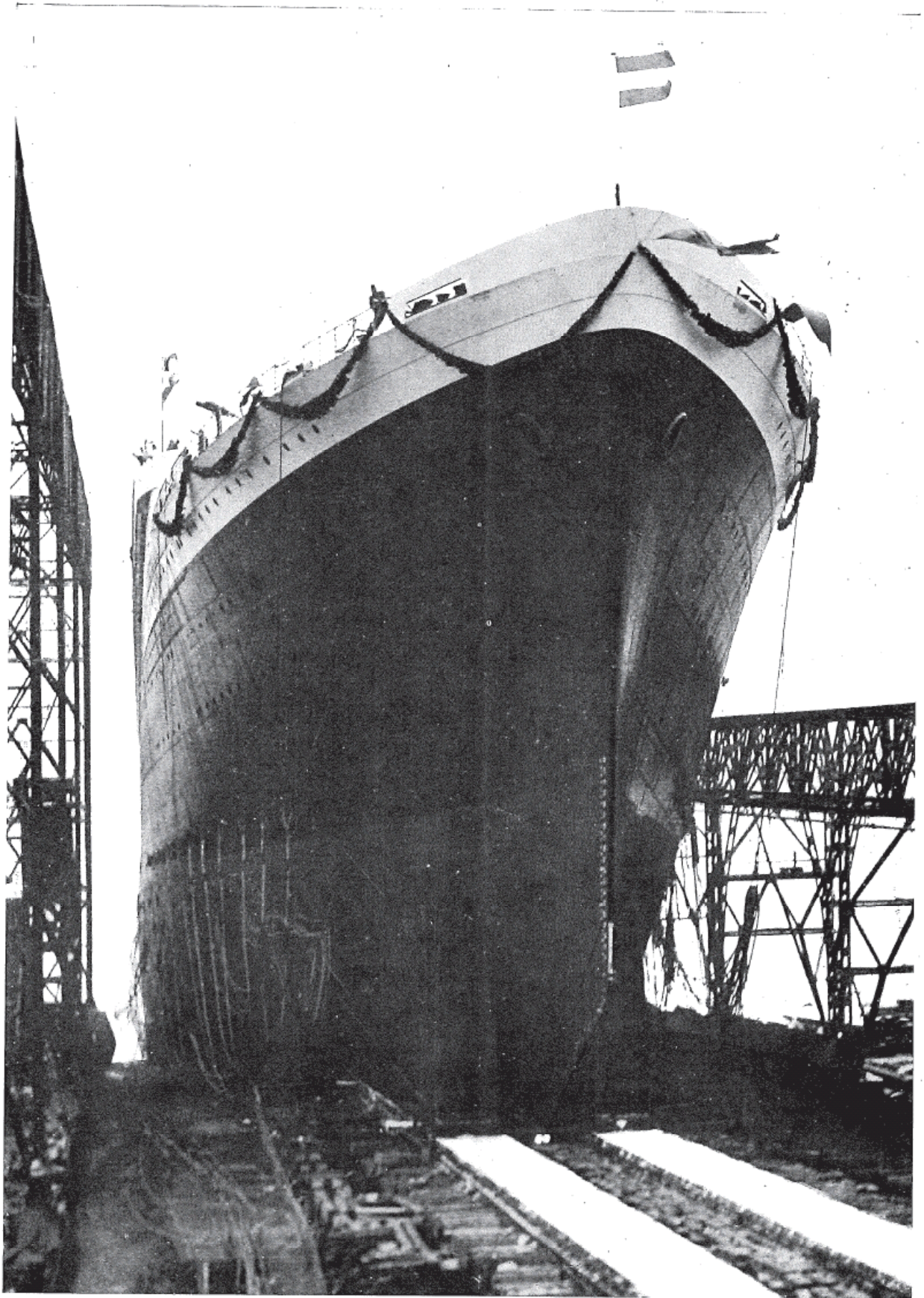
Voordat een aanvang werd gemaakt met de voorbereidende maatregelen voor den stapelloop stond het schip op 120 kielstoppen en 184 kimstoppen. Hiervan bleven tot één uur vóór den stapelloop 48 kimstoppen staan. Deze werden vóór den stapelloop weggeramd. Dit geschiedde door 8 ramploegen, elk bestaand uit 10 man. Het tijdstip van stilstaan water is tusschen 3.30 uur en 4 uur, zoodat het schip te water moest worden gelaten te ongeveer 3.45 uur.

Het schip liep te water op twee sleden en twee goten. De lengte van de sleden was 195 m. De breedte van elk der sleden was 1,96 m, bestaande uit zeven Amerikaansch grenen balken  $28 \times 28$  cm. Het glijvlak bestond uit een 15 mm dikke vetlaag.

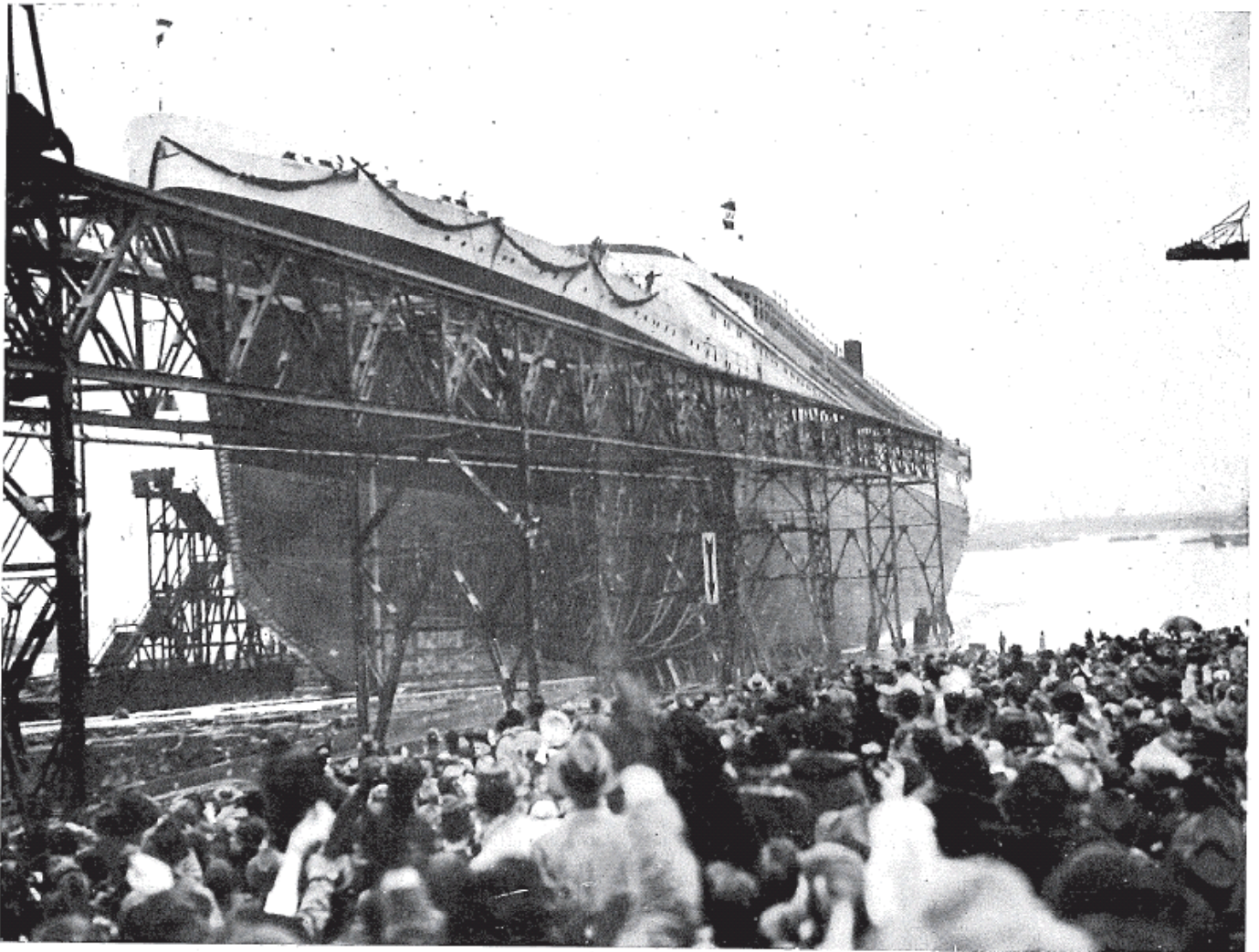


HET PLECHTIGE MOMENT WAAROP DE KONINGIN DEN DOOP VAN DE „NIEUW AMSTERDAM” VERRICHT. MEN ZIET LINKS-ONDER DE CHAMPAGNE TEGEN DEN BOEG SPATTEN. (Foto N. R. C.)

Schip en Werf, 1937, blz. 128.



Schip en Werf, 1937, blz. 129.



ONDER HET GEJUICH VAN DE ENORME MENSCHENMENIGTE EN HET GILLEN DER STOOMFLUITEN KIBST DE „NIEUW AMSTERDAM“ HAAR ELEMENT. (Foto N. R. C.)

Hiervoor was nodig: 9000 kg zuiver rundvet, 5000 kg stearine en 3000 kg glycerinezeep.

De hoeveelheid hout alleen benodigd voor den stapelloop was 1000 m<sup>3</sup> eerste soort Amerikaansch grenenhout in balken tot 45 cm vierkant. Alleen voor de apostelen is 670 m<sup>3</sup> van dit hout verwerkt.

Na het wegrammen van de kimstoppingen werd het te water loopen van het schip alleen nog belet door den klink. Deze bestond uit 12 stel zwaar geconstrueerde hefboomen, welke gelijktijdig weg vielen toen de klinkdraad op de eertribune door H.M. de Koningin werd doorgemaakt. Elk dezer hefboomen kunnen een gewicht van 120.000 kg tegenhouden.

Zoodra het schip geheel te water lag, moest de snelheid van het schip, verkregen door het afglijden van de helling, worden afgeremd. Dit geschiedde door het medesleepen van 20 zware kettingpeuren, wegende van 35 tot 55 ton elk. In totaal te zamen een gewicht van bijna 1.000.000 kg. Deze peuren waren met zware staalkabels, welke een omtrek van 20 cm hebben, aan het schip verbonden.

Onmiddellijk na het stilliggen van het schip werden deze kabels losgemaakt en werd het schip overgenomen door acht sterke sleepbooten en naar de afbouwkade gesleept. Deze afbouwkade is speciaal voor den afbouw van het D. S. S. *Nieuw Amsterdam* ontworpen en uitgevoerd. Langs de kade werd een

hooge kraanbaan opgesteld van 180 m lengte. Hierop rijden twee kranen elk met een spreid van 33 m, een hefvermogen van 10 ton en een hijschhoogte van 40 m boven den waterspiegel. Het schip zal in het voorjaar 1938 worden opgeleverd.

#### Technische bijzonderheden

Lengte .....	229	m
Breedte .....	26.90	m
Bruto Register ton .....	36.000	
Waterverplaatsing .....	37.500	m <sup>3</sup>
Geladen diepgang .....	9.55	m
Aantal passagiers Super luxe .....	24	
„ „ 1e klasse .....	} (plus aantal Pullmanbedden) ...	458
„ „ toeristenklasse .....		453
„ „ 3e klasse .....		209
Bemanning .....		705
Aantal hutten Super luxe .....		12
„ „ 1e klasse .....		268
„ „ toeristenklasse .....		187
„ „ 3e klasse .....		82
„ badkamers ...	} (alle met toilet)	377
„ douchekamers .....		242
„ dekken .....		10

Commandobrug, sloependek, opper-promenadedek, promenadedek, onder-promenadedek, opperdek, A- tot en met F-dek.

Aantal reddingsboten . . . . . 22  
 16 stuks met door middel van handkracht bewogen schroef (fleming patent); 6 stuks met Dieselmotoren, waarvan 2 met radio-installatie.  
 Totaal aantal plaatsens in reddingsboten . . . . . ± 1984

### Bijzondere gegevens

12 Luxe appartementen met eigen radio.  
 Palm-Court of opper-promenadedek.  
 2 Zwembassins en 1 wegneembaar.  
 2 Kinderspeelkamers.  
 1 Gymnastiekzaal met zonnebad.  
 Hondenkennel.  
 Squash racket court.  
 8 Liften voor personen.  
 5 Liften voor goederen.  
 4 roltrappen voor bediening in eetzaal 1e klasse en toeristenkl.  
 2 Hospitalen en operatiekamer.  
 2 schoorsteenen, 12 m hoog, 10½ m lang, 6 m breed, zoodat hierin een huis van 3 verdiepingen zou kunnen worden gebouwd.  
 15 Machines in de wasscherij, alle electrisch.  
 Veiligheid van het schip verzekerd door 48 waterdichte schuifdeuren, die elk voor zich vanaf de commandobrug electrisch kunnen worden gesloten; ook ter plaatse behandelbaar door passagiers zelf.

### Enkele afmetingen

Social Hall . . . . .	22.20 × 16.— m
Rooksalon 1e klasse . . . . .	18.40 × 16.— „
Theater . . . . .	22.— × 16.— „
Eetsalon 1e klasse . . . . .	54.— × 15.40 „
(voor bediening circa 80 man)	
Keuken . . . . .	40.— × 25.— „
(afzonderlijke ritueele keuken)	
Commandobrug . . . . .	23 m boven den waterspiegel
Bovenkant schoorsteen . . . . .	33 „ „ „ „
Toppen van de masten . . . . .	55 „ „ „ „

Alle verblijven zijn voorzien van brandvrije schotten.  
 In alle verblijven is een Sprinkler-Installatie aangebracht.  
 Bij 1 mm regenval vangt het schip 5000 liter water op.  
 Punt schip vooruit 36 m boven begane grond.  
 3 Filminstallaties.  
 Radio in alle salons.

### Machine-installatie

Aantal schroeven 2 en 2 reserveschroeven.  
 Diameter schroeven 6.20 m, driebladig.  
 Gewicht elk der schroeven 22.000 kg.  
 Diameter assen 520 mm.  
 Aantal turbines 8, n.l. 4 op elke schroef (waarvan 1 voorschakelturbine voor elke as).  
 Totaal vermogen 34.000 pk, 17.000 op elke as.  
 Aantal schoepen ± 34.000.

### Licht- en krachtinstallatie

3 Turbogeneratoren, elk 1000 kW en 2 Diesलगeneratoren, elk 425 kW (geschikt om een stad van 12.000 inwoners van stroom te voorzien).

Aantal ketels: 6 Yarrow/Scheldeketels. 150.000 kg per uur stoomcapaciteit voor 5 ketels. Temperatuur 395 ° C.

Oververhitte stoom. Spanning aan de veiligheidskleppen 44 kg/cm<sup>2</sup>.

1 Donkey boiler Schotsche ketel 150 lbs.  
 Druk aan de eerste hoogedruk turbine 36 kg/cm<sup>2</sup>.  
 Aantal omwentelingen der schroeven 131 per minuut.  
 Inhoud der stookolietanks 4500 ton.  
 Lengte electrische kabels en geleidingen 500 km.  
 Lengte pijpleidingen 80.000 m.  
 Inlaat circulatie diameter 500 mm.  
 Schoorsteen (2 stuks), hoogte 12 m, diameter 6½ × 10½ m.  
 Circa 325 electromotoren voor het geheele schip.

### Na de tewaterlating

Toen de tewaterlating geschied was, daalde de Koningin met de lift weer naar beneden en begaf zich naar een platform in een der tot ontvangzaal ingerichte loodsen, waarop Zij met Haar gevolg, de ministers, de directie en eenige commissarissen van de Droogdok Maatschappij, de directie en eenige commissarissen van de Holland-Amerika Lijn, plaats nam. De zaal was kwistig met vlaggedoek versierd en de wanden waren gemaskeerd met palmen, gouden regen en andere bloemen.

De gasten van de tribune A, ongeveer duizend in getal, hadden zich in deze groote ruimte verzameld om te luisteren naar de redevoeringen, die hier zouden worden gehouden en door luidsprekers naar buiten worden gebracht.

### Rede van den heer D. C. Endert Jr.

Het zij mij veroorloofd namens de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij Uwe Majesteit onze diepgevoelde erkentelijkheid te betuigen voor de bereidwilligheid om heden te willen deelnemen aan het groote werk, dat ons hier bezighoudt.

Wij zijn daarvoor te meer dankbaar, omdat wij reeds bij de opkomst van ons bedrijf blijk hebben mogen ontvangen van Uwe hooge belangstelling, alsmede van die van wijlen Prins Hendrik der Nederlanden, die ons ook daarna andermaal met een bezoek vereerde, en wiens grootelijks door ons gewaardeerd medeleven in eerbiedige herinnering op onze werf voortleeft in den naam onzer droogdokken.

Bovendien mag onze werf te Schiedam er zich op beroemen, dat enkele jaren geleden het Prins Hendrik dok No. 4 door Prinses Juliana te water gelaten werd.

En de dag van heden stemt ons tot bijzondere vreugde, nu het Uwe Majesteit heeft behaagd het schip, sinds 15 maanden hier als de R.D.M. 200 in aanbouw voor de Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij, te doopen met den naam *Nieuw Amsterdam*, om het daarna onder dezen historischen naam aan zijn element toe te vertrouwen.

Wij verheugen ons mede, dat zoovele gasten gevolg hebben gegeven aan onze uitnoodiging om dezen dag mee te beleven: het volledige bestuur van de Holland-Amerika Lijn, zoovele autoriteiten en tal van verdere geïnteresseerden.

Het is een dag, waarop sinds lang de oogen gevestigd zijn van allen, die belang stellen in onze Nederlandsche scheepvaart en Nederlandschen scheepsbouw. En terecht, want dit schip, met zijn 36.000 bruto register ton, zal niet alleen een belangrijke aanwinst zijn voor de reederij en daarmede voor onze aloude vaart op Noord-Amerika, het zal ook beteekenen een stap vooruit voor onze scheepsbouwnijverheid en alles wat daarmede samenhangt.

En dat niet alleen om zijn grootte, hoe respectabel die op zichzelf reeds is, doch ook om de voornaamheid van zijn wezen.

De Holland-Amerika Lijn heeft geen overdreven luxe gewenscht, wel verlangde zij, dat haar nieuwe schip naast innerlijke kwaliteit, welke het slechts kon verwerven door toepassing



van het beste wat op ieder gebied verkrijgbaar is, ook uiterlijk zou doen blijken van den wil om met het goede ook iets moois te verkrijgen.

Daarnaast vraagt de *Nieuw Amsterdam* echter om een nog heel andere reden de aandacht. Als devies zou dit schip de zinspreuk kunnen voeren: Eendracht maakt macht, want alleen

het geheele werk en als uitvoerder van een aanzienlijk gedeelte daarvan, mede-belanghebbende is.

Deze vorm biedt echter het grootte voordeel, dat de risico's in verhouding tot ieders deel gezamenlijk gedragen worden.

De belangstelling, welke Uwe Majesteit ons heden openlijk heeft willen toonen, zal ontegenzeggelijk een groote voldoening

zijn voor allen, die aan de totstandkoming der opdracht hebben medegewerkt, zooals ze ook een sterke steun zal zijn voor diegenen, die te zamen dit grootsche werk mogen uitvoeren.

Mogen wij Uwe Majesteit namens dezen, en dat zijn er zeer velen, daarvoor onzen diepgevoelden dank be-  
tuigen.

Thans rest ons nog Uwe Majesteit eerbiedig te verzoeken om, naar een sinds vele jaren bestaande Droogdoktraditie, als herinnering aan dezen dag wel te willen aanvaarden de doos, waarin het gereedschap rust, door U bij de tewaterlating gehanteerd. Deze doos is gemaakt van materiaal, dat ook voor het schip, ter versiering gebruikt zal worden, terwijl het ontwerp aan een der medewerkende architecten te danken is.

Mogen wij thans Uwe Majesteit uitnoodigen een dronk te wijden aan de toekomst van het schip *Nieuw Amsterdam*.

Dat het onder goede en slechte omstandigheden van wind en weer behoeft moge blijven tot voldoening van de reeders, die in zoo zware tijden een zoo groot werk hebben aangevat, en in het algemeen, tot meerdere glorie van ons geliefd vaderland.



DE KONINGIN VERLAAT NA DE TEWATERLATING HET TERREIN, BEGELEID DOOR DEN HEER D. C. ENDERT JR., DIRECTEUR VAN DE ROTTERDAMSCH E DROOGDOK MAATSCHAPPIJ. Foto N.R.C.

door eendrachtige samenwerking is de bouw in Nederland mogelijk geworden.

Denken wij ons een oogenblik terug in de jaren 1933 tot en met 1935, dan zien wij weer overal om ons heen leege hellingen en vooral hier in het Rotterdamsche district ongekend groote werkloosheid.

In die jaren streed de Holland-Amerika Lijn voor de verwezenlijking van haar grootscheepsch plan, een buitengewoon groot werk, doch tegelijk ook een werk met buitengewone risico's en — indiën een enkele werf hier te lande onder de toenmalige omstandigheden dit werk alleen had moeten aanvaarden — met onoverkomelijke bedrijfs-technische bezwaren.

Alleen door onderlinge samenwerking konden deze bezwaren, en, door medewerking van onze regeering, de buitengewone risico's, overwonnen worden.

Vele besprekingen zijn noodig geweest, doch in het najaar van 1935 werd ten slotte volledige overeenstemming bereikt. De regeering gaf daadwerkelijk blijk van haar groote belangstelling, reederij en werven getroostten zich aanzienlijke offers, de gemeentebesturen werkten mede door verlaging van een der al te bezwarende lasten, de vakbonden en werknemers verleenden hun medewerking bij de aanvaarding van een loonkorting.

Bovendien werd door enkele der werven onderling voor een groot gedeelte van het scheepswerk een nieuwe vorm van uitbesteding aanvaard, welke van de daaraan deelnemende bedrijven een bijna onbegrensd vertrouwen eischte in diengene, die bij de verdeeling en prijsbepaling de beslissende stem moet hebben, en zulks niettegenstaande diens eigen bedrijf als aannemer van

### Het antwoord van de Koningin

Bij de laatste woorden van den heer Endert heeft de Koningin een glas champagne van het Haar geboden blad genomen. Zij heft het hoog en zegt met heldere, duidelijke stem: „Aan het welzijn en de gelukkige vaart van het nieuwe schip, de *Nieuw Amsterdam*”, wijd ik dezen dronk.”

De Koningin klinkt met den heer Endert en de overige directieleden op het podium. Luid applaus weerklinkt door de hal en een stem roept: „Leve de Koningin”, een kreet, die wordt overgenomen en door honderden wordt herhaald.

### Rede van den heer W. van der Vorm

Mevrouw!

Wil mij toestaan als voorzitter van commissarissen van de Holland-Amerika Lijn uit naam van deze reederij, die het voorrecht heeft gehad zoowel den gemaal van Uwe Majesteit als den broeder van Uw geëerbiedigden Vader haren beschermheer te noemen, hier enkele woorden te spreken.

De tewaterlating van een schip is een moment, dat meer in het bijzonder den bouwer aangaat. De opdrachtgever wordt eerst reeder van het schip, wanneer hij het werk van den bouwer heeft aanvaard. Niettemin is zulk een gebeurtenis, als afsluiting van de eerste periode van het werk, ook voor den reeder van belang. Zij is hem de toets in hoeverre het bouwprogramma volgens plan verloopt. En wanneer het dan een schip betreft als

dit, terwijl aan de gebeurtenis een hooge plechtigheid wordt verleend door de medewerking van Uwe Majesteit, is er voor de reederij alle aanleiding dit feit mede te vieren en daarbij in het bijzonder de toestandkoming van de opdracht te herdenken.

Wij dienen daarbij in de eerste plaats het oog te richten op het voor de H. A. L. zoo sombere jaar 1933. Gelukkig heeft men te Rotterdam de consequenties van het verdwijnen van dit bedrijf ingezien en dank zij de offervaardigheid van vele Rotterdammers en enkelen buiten deze stad, werd een reorganisatie tot stand gebracht. Maar daarmee was het gevaar van stopzetting van den passagiersdienst op Noord-Amerika niet geweken.

Aan hen, die de verantwoordelijkheid droegen voor de leiding van het bedrijf en voor het nieuw daarin gestoken kapitaal, was het al zeer spoedig duidelijk, dat in den bestaanden vorm de passagiersdienst niet zou kunnen worden voortgezet en dat hij of zou moeten worden opgeheven, of worden uitgebreid tot een tiendaagschen dienst, met twee schepen van het type *Statendam*, waarbij als verder ideaal een wekelijksche dienst met drie ongeveer gelijkwaardige schepen voor oogen stond.

Gezien de resultaten van het stoomschip *Statendam* achtten directie en commissarissen het niet slechts noodzakelijk maar ook verantwoordelijk de uitvoering van die plannen ter hand te nemen en daartoe werd begin 1934 besloten.

De tot de regeering gerichte vertoogen haar daarbij financieel te steunen hebben echter niet vermocht haar deze overtuiging te doen deelen. In October 1934 werd het denkbeeld van hulp bij de financiering definitief afgewezen. Directie en commissarissen hebben echter hun pogingen niet opgegeven en mochten er ten slotte in slagen een realiseerbare basis voor bouw en financiering in het buitenland tot stand te brengen. Zij hebben desgevraagd de Nederlandsche regeering hiervan op de hoogte gebracht. Deze toonde een open oog voor het groote werkverruimingsbelang gelegen in het behoud van de opdracht voor Nederland.

Op dien grondslag is, na moeizame onderhandelingen tusschen reederij en regeering en tusschen regeering en werven, dank zij vooral ook het persoonlijk inzicht van U, Excellentie Gelissen, ten slotte in October 1935 principieele overeenstemming bereikt. De H. A. L. heeft daartoe bijgedragen door zich de betaling van een hooger prijs te getroosten dan zij in het buitenland had moeten besteden, waar haar tevens ten minste gelijke financieringsvoordeelen waren geboden.

Daarnaast had het gansch niet denkbeeldige technische risico van bouw op een of meer Nederlandsche werven, het onderwerp van menige ernstige bespreking in den boezem van de maatschappij uitgemaakt. Voor haar groote passagiersschepen was dit n.l. voor de H. A. L. een experiment en geruchten over de methoden, die de bouwers zich hadden gedacht, lieten niet na ook de scheepvaart-inspectie te alarmeeren. Gelukkig heeft de R. D. M. het vertrouwen in haar organisatievermogen weten te winnen en zoo werden op 4 December 1935 de contracten definitief geteekend.

Na de moeite van de voorbereiding is het des te meer verheugend te mogen constateeren dat het resultaat, dat wij heden aanschouwen, bereikt is door de goede samenwerking tusschen de technici van de reederij eenerzijds en de leiders van de R. D. M. en hare vele medewerkers anderzijds, waarvoor wij ten zeerste dankbaar zijn.

Ik durf verklaren, dat de aanvankelijke twijfel der reederij geheel is geweken en heeft plaats gemaakt voor het volle vertrouwen in het uiteindelijke resultaat van dit groote werk.

Het schenkt de H. A. L. een bijzondere voldoening, dat zij thans met Uwe Majesteit en allen, die deze plechtigheid door hunne tegenwoordigheid hebben willen opluisteren, getuige

heeft mogen zijn van de gelukkige tewaterlating van de *Nieuw Amsterdam*.

Moge tevens de doop, dien Uwe Majesteit heeft willen verrichten, gelijk brengen aan het schip, dat de belofte in zich houdt het mooiste van onze koopvaardijvloot te worden.

### Rede van Zijne Exc. Minister Prof. Dr. ir. Gelissen

Vervuld van diepe erkentelijkheid, aldus richtte spreker zich tot de Koningin, staan wij hier voor U, om U te danken voor de daad zooeven door Uwe Majesteit gesteld.

Heeft het te water laten van een schip immer iets grootsch en ontzagwekkends, zoo heeft het dit vooral, nu Uwe Koninklijke hand der zwaartekracht gelegenheid heeft gegeven haar werk te verrichten, om het grootste schip, ooit in Nederland gebouwd, veilig in zijn toekomstig element te brengen. Geve God, dat deze eerste gelukkige gang van het vlaggeschip der Nederlandsche koopvaardijvloot een goed voortteeken moge zijn voor een voorspoedige vaart in de toekomst.

Toen zooeven 20 miljoen kilogram ijzer te water gleden, hebben wij onwillekeurig gedacht aan hen, die vorm gaven aan platen en balken, aan de ingenieurs, die dit schip berekenden en construeerden, aan onze Nederlandsche werven, die het aangedurfd hebben dit werk uit te voeren, maar ook, en niet minder, aan den reeder, die de opdracht daartoe heeft willen geven.

Zoowel in den bouw als in de bestelling ligt een stuk van dien echten ondernemersdurf, dien Nederland noodig heeft om zijn krachtige positie op de wereldmarkt te kunnen handhaven en te verbeteren.

Spreker trad dan in een beschouwing over de voorgeschiedenis van den bouw, waarin hij sprak van het vertrouwen, dat werven, reeders, werknemers en overheid hierbij hebben getoond, en van de uitbreiding van de werkgelegenheid, die er door geschapen werd. Aan allen, die offers hadden gebracht om den bouw van het schip mogelijk te maken, bracht minister Gelissen dank, om vervolgens mede te deelen, dat het de Koningin had behaagd den heer W. van der Vorm, den president-commissaris van de Holland-Amerika Lijn, te benoemen tot commandeur in de Orde van Oranje-Nassau.

De heer Van der Vorm, zoo zeide spreker, is een van die Captains of industry and shipping, die een stempel drukken op het werk, dat zij beginnen. Hij heeft in moeilijke tijden de Holland-Amerika Lijn gesaneerd, de hiervoor benodigde miljoenen gevonden, toen bijna niemand meer vertrouwen had in de toekomst van de Nederlandsche scheepvaart. Daarmede was hij echter niet tevreden. Met vooruitzienden blik heeft hij de beste conjunctuur-politiek gevoerd, die men voeren kan, met name een uitbreiding van de vloot in tijden, wanneer het bouwen goedkoop is, waardoor de vaste lasten, op de toekomstige exploitatie drukkend, klein kunnen worden gehouden. Hij was het, die, in vol vertrouwen op de toekomst, als echt ondernemer risico heeft durven nemen. Meer dan wie ook was hij de man, die bevorderde dat de Holland-Amerika Lijn de *Nieuw Amsterdam* in Nederland bestelde, en dit, ondanks het feit, dat de prijs in het buitenland lager was. Daarmede heeft hij de Nederlandsche nijverheid en de Nederlandsche koopvaardijvloot een grooten dienst bewezen.

Naast den heer Van der Vorm, zoo vervolgde minister Gelissen, is het de oudste directeur der Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, de heer D. C. Endert, die niet alleen het leeuwenaandel van het aan de uitvoering van dit groote werk verbonden risico op zich heeft willen nemen, maar die vooral, door de onder zijn leiding doorgevoerde organisatie der deelnemende werven, den bouw van dit groote schip in Nederland

mogelijk heeft gemaakt. Evenmin als het schip zonder Van der Vorm in Nederland besteld zou zijn geworden, evenmin zou zonder Endert de bouw in Nederland mogelijk zijn geweest. De heer Endert heeft thans aan het buitenland getoond, dat ook Nederland groote zeekasteelen op stapel kan zetten, en met succes bouwen. Hij is hierdoor getreden in de rij der pioniers, die anderen den weg wijzen naar meerderen durf en grooteren ondernemingsgeest.

Spreker deelde dan de benoeming van den heer Endert mede tot ridder in de Orde van den Nederlandschen Leeuw.

Minister Gelissen deelde vervolgens mede, dat zijn benoemd tot officier in de Orde van Oranje-Nassau ir. J. B. Giljam, directeur van de Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr., en de heer S. van West, hoofdinspecteur bij de Holland-Amerika Lijn; voorts dat de Koningin de verdiensten der fabrieks-bazen, werkmeesters en arbeiders heeft willen eeren door de verleenning aan L. van der Reijden, hoofdbaas van de ketelmakerij van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, van de eere-medaille verbonden aan de Orde van Oranje-Nassau in goud; aan W. F. van Brugge, baas in den ijzeren scheepsbouw bij P. Smit Jr., de zilveren medaille; aan A. Leenheer, ijzerwerker bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, en P. C. Timmermans, voorman-ketelmaker-plaatwerker bij de Koninklijke Maatschappij „De Schelde” N. V. te Vlissingen, de medaille in brons, verbonden aan de Orde van Oranje-Nassau.

Spreker eindigde met den wensch, dat de beproefde samenwerking worde voortgezet, opdat de *Nieuw Amsterdam* weldra haar eervolle plaats in de vloot der Nederlandsche koopvaardij zal innemen. Moge dan de *Nieuw Amsterdam*, wijd en lang, de vaderlandsche driekleur over de zeeën uitdragen, tot roem en heil van ons geliefde vaderland!

**Schip en Werf, 1937, blz. 134.**

## Proeftochten

De *Nieuw Amsterdam* is Maandag 21 Maart om 6.40 voor het houden van een technischen proeftocht van 3 à 4 dagen den Nieuwen Waterweg uitgevaren.

Het schip, dat in opdracht van de Holland-Amerika Lijn door de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, in samenwerking met Wilton-Fijenoord, N. V. Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr., Werkspoor en De Schelde werd gebouwd, telt 24 passagiershutten super luxe, 458 hutten eerste klasse, 453 hutten in de toeristenklasse en 209 hutten derde klasse. Het kan in totaal ongeveer 1300 passagiers vervoeren en heeft een bemanning van tusschen 650 en 700 koppen.

De lengte van het schip is 229 m, of 30 voet langer dan de *Statendam*. De inhoud bedraagt 33.000 bruto registerton tegen 28.000 van de *Statendam*. De snelheid is 20½ à 21 mijl.

De overtocht naar New-York duurt 7 dagen, tegenover 8 dagen voor het tegenwoordige vlaggeschip.

Het schip is 24 Maart van haar meer-daagschen technischen proeftocht te Rotterdam teruggekeerd. De verschillende proeven, die gedurende dien tocht met het schip zijn gemaakt, kunnen volkomen geslaagd genoemd worden. De gecontracteerde snelheid van 20½ mijl werd met een mijl overtroffen.

In vele opzichten zijn de verwachtingen, die men omtrent het schip koesterde, belangrijk overtroffen. Op deze eerste reis is reeds gebleken, dat de *Nieuw Amsterdam* een goed zeeschip is, dat bij den verwenden transatlantischen passagier zeker in de smaak zal vallen.

Zooals bekend wijden wij binnenkort een speciaal nummer aan de *Nieuw Amsterdam*, waarom wij hier verder niet op de technische gegevens ingaan.

Schip en Werf, april 1938.

(RDM-collectie Johan Journée)

De officieele proeftocht van de *Nieuw Amsterdam* is definitief vastgesteld op Zaterdag 23 April a.s. Het schip vertrekt des morgens te 9 uur v.m. van de Wilhelminakade te Rotterdam en keert daar des avonds te 7 uur terug.

Schip en Werf, april 1938.

## Proeftochten

Zaterdag 23 April heeft de *Nieuw Amsterdam* met 650 à 700 genoodigden aan boord den officiëlen proeftocht gehouden op de Noordzee. Gedurende dezen tocht werd door den directeur van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, den heer D. C. Endert Jr., de *Nieuw Amsterdam*, na het uitspreken van een rede, aan den heer De Monchy, directeur van de Holland-Amerika Lijn overgedragen, die het schip onder dankzegging aanvaardde en zijn rede besloot met het uitbrengen van een dronk op het welzijn van de scheepsbouwers en de tallooze medewerkers.

O. m. werd nog het woord gevoerd door den heer W. van der Vorm, president-commissaris van de Holland-Amerika Lijn en werd een telegram verzonden aan H. M. de Koningin.

Mei-Juni zal een extra nummer van „Schip en Werf” verschijnen met speciaal ontworpen omslag, waarin dit bijzonder mooie schip volledig zal worden beschreven.

**Schip en Werf, april 1938.**

**De Nieuw Amsterdam gereed om te varen**

29 October is de *Nieuw Amsterdam* haar eerste reis in haar oude gedaante naar Amerika begonnen..

Eind Mei 1946 ging het schip naar de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, alwaar de herbouw begin Augustus 1946 werd aangevangen. Uitgebroken werden alle zwaar beschadigde delen voor reparatie of vernieuwing.

Vernieuwd werden 200 hutten op het achterste gedeelte van het dek B en het gehele C-dek. Voorts alle rubberbedekking over het gehele schip, alle rubber-pakking voor 2200 patrijspooten en alle ketelpijpen.

Van het meubilair werd 20 % vernieuwd. De andere 80 % waren zwaar beschadigd. dit alles werd gerepareerd, gelakt en opnieuw bekleed.

Op de dekken werd 2700 vierkante Engelse voet djatihout vernieuwd en alle relingen, welke practisch alle met namen besneden waren, geschraapt.

Al het glas aan boord t.w. 12.000 vierkante Engelse voet, moest worden vernieuwd, daar dit met het oog op de verduistering van het schip was geverfd en de tropische zon het had beschadigd en gekraakt.

Vloeren op alle dekken werden gerepareerd evenals 268 eerste klasse hutten.

Geen plaats is er op het schip, welke niet werd geïnspecteerd en onder handen genomen.

De herbouw van de *Nieuw Amsterdam* was moeilijker dan de oorspronkelijke nieuwbouw.

In Februari en April 1946 kwam 200.000 kubieke voet meubilair en decoratieve versiering in speciale kisten uit New York terug. Dit materiaal verkeerde echter in zulk een slechte toestand, dat het gerepareerd moest worden, opnieuw gelakt en bekleed. Alleen enkele decoratieve panelen waren aan boord gebleven en met houten schotten bedekt geweest.

In het begin van de oorlog werd het schip in Singapore uitgebroken. Tapijten en meubilair en ook decoratieve panelen werden aan de kade geworpen door Chinese koelies en daar breef het in bergen op de pier langer dan 2 maanden liggen. Daarna werd het weer aan boord in ruim 2 geplaatst en uitgeladen in Australië, waar het voor enige jaren werd opgeslagen en daarna overgebracht naar... New York via San Francisco, en tenslotte teruggebracht op de plaats van herkomst... Rotterdam.

En thans... is de *Nieuw Amsterdam* weer beschikbaar voor vredeswerk! Technici, artisten en honderden werklieden brachten haar in 18 maanden terug in haar oude glorie. Alle prachtige architectuur en decoratie, welke dit schip enig in haar soort maakten, werden weer aangebracht en zelfs werd de luxueuse accommodatie hier en daar verbeterd en verfraaid!

**Schip en Werf, 1947, blz. 512.**

*s.s. Nieuw Amsterdam in dok*

6 okt. jl. is het *s.s. Nieuw Amsterdam* van de Wilhelminakade versleept naar de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij. In de komende drie maanden zal de Holland-Amerika Lijn het — naast de 4-jaarlijkse survey — een ingrijpende modernisering doen ondergaan.

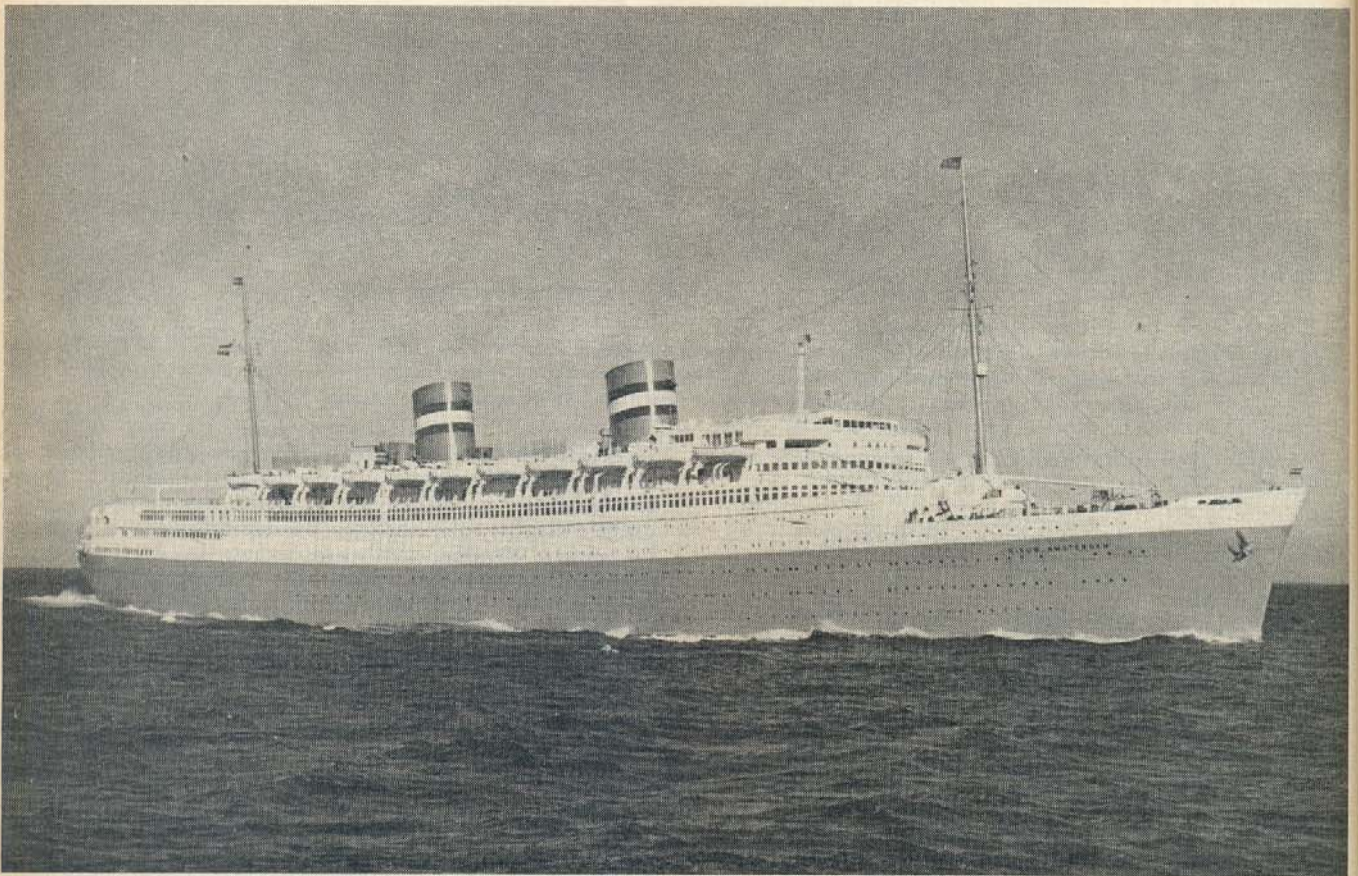
Reeds enkele uren na aankomst in Rotterdam op 30 september ll. werd op het schip een aanvang gemaakt met de verbouwing. Een groot deel van de inventaris ging voor survey van boord, waaronder 600 eetzaalstoelen, 500 huttapijten, 3 ton gordijnen en ongeveer 25.000 stuks tafelbestek. Inmiddels hebben reeds vele tussenwanden plaats gemaakt voor een nieuwe indeling.

Zoals bekend, zal de *Nieuw Amsterdam* na de verbouwing een 2-klassenschip zijn, waarvan de toeristenklasse volkomen gemoderniseerd is. Vele technische en decoratieve verbeteringen zullen ook in de eerste klasse worden aangebracht, die echter haar statige karakter geheel zal behouden.

Survey en modernisering zullen 3½ maand in beslag nemen, waarvan het schip 3 à 4 weken in dok zal doorbrengen. Op 18 januari 1962 zal een verjongde *Nieuw Amsterdam* naar New York vertrekken.

**Schip en Werf, 1961, blz. 706.**

## VERBOUWING VAN HET STOOMSCHIP „NIEUW AMSTERDAM” TOT EEN TWEE-KLASSEN SCHIP



Door een enorme verbouwing van de *Nieuw Amsterdam*, welke ruim drie maanden in beslag nam, is het schip weer op één lijn komen te staan met de *Rotterdam* en de *Statendam*. Alle drie voldoen zij aan de hoogste eisen, alle drie zijn zij volledig airconditioned en voorzien van stabilisatievinnen. Zij zijn alle ingedeeld volgens het moderne 2-klassen systeem, met de mogelijkheid om een deel van de eerste klasse als toeristenklasse te gebruiken.

Het s.s. *Nieuw Amsterdam* is één der grootste passagiersschepen ter wereld. Het schip meet 36.982 bruto registertonnen en werd gebouwd door De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, in samenwerking met de scheepswerven en machinefabrieken Wilton-Fijenoord, Piet Smit, De Schelde en Werkspoor. De kiel werd gelegd op 3 januari 1936. De tewaterlating vond plaats op 10 april 1937, waarbij het schip gedoopt werd door H.M. Koningin Wilhelmina.

Tal van Nederlandse industrieën en bedrijven, alsmede vele Nederlandse kunstenaars, hebben aan de bouw van dit schip medegewerkt.

Er werd 15.500 ton staal, 3½ mil-

joen klinknagels, 10¼ ton huidverf en 500 km elektrische stroomdraad verwerkt, terwijl niet minder dan 30 verschillende houtsoorten werden gebruikt. Tijdens de bouw werden op de werf en in de nevenbedrijven in totaal ruim 1.200.000 dagtaken verricht, hetgeen neerkomt op het werk van 1 man gedurende 4000 jaar.

De technische proefvaart werd gedurende vier dagen gehouden en begon op 21 maart 1938 de officiële proefvaart vond plaats op 23 april daaropvolgend. Op 10 mei 1938 vertrok het s.s. *Nieuw Amsterdam* uit Rotterdam voor haar eerste reis naar New York.

Het schip was nauwelijks 20 maanden in de vaart, toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak en in die korte vaarperiode had de *Nieuw Amsterdam* reeds het vertrouwen gewonnen van het reizend publiek. De moderne inrichting en de vele kunstzinnige details gaven vele passagiers aanleiding te spreken van „één der mooiste schepen, welke ooit werden gebouwd”.

Het bericht, dat Nederland in de oorlog was betrokken, bereikte het schip tijdens een vakantie reis naar West-In-

dië. De kapitein liet onmiddellijk naar New York terugkeren, alwaar men vernam van het bombardement van Rotterdam.

In september 1940 werd de *Nieuw Amsterdam* overgenomen door het Britse Scheepvaartministerie en geschikt gemaakt voor troepentransport. Grijs geschilderd en bewapend met 36 kanonnen vervoerde het duizenden Australiërs, Nieuw-Zeelanders en Zuid-Afrikanen voor maarschalk Montgomery naar het Midden-Oosten. Nadat ook de Verenigde Staten in de oorlog werden betrokken, verzorgde het schip een groot aantal troepentransporten van Amerika's Westkust naar Australië en Nieuw-Zeeland.

Na haar vertrek in 1940 kwam de *Nieuw Amsterdam* pas in mei 1944 weer terug in New York en werd toen bezocht door H.K.H. Prinses Juliana. Het schip werd daarna ingezet voor het vervoer van troepen naar Europa. Het vervoerde Canadezen van Halifax en Amerikanen van New York naar Gourock in Schotland.

Slechts éénmaal was het schip in gevaar: op Eerste Kerstdag 1944 signaleerden vliegtuigen, even buiten Ha-





Nieuwe Henry Hudson lounge, toeristenklasse

lifax, een vijandelijke onderzeeboot. Escorterende torpedoboten lieten dieptebommen vallen en even later volgde een explosie. Wrakstukken kwamen boven water; de U-boot was vernietigd.

Op 10 april 1946, 9 jaar na de tewaterlating, meerde de *Nieuw Amsterdam*, nog steeds in grauw oorlogsgewaad, voor het eerst weer aan de Wilhelminalakade. Gedurende de tocht door de Nieuwe Waterweg werd het schip toegejuicht door duizenden mensen, hetgeen wel duidelijk deed uitkomen, dat deze oceanreus een grote plaats veroverd heeft in de harten van ons volk. Gedurende de zes jaar en zeven maanden, dat de *Nieuw Amsterdam* niet meer in Nederland geweest was, had het schip een afstand afgelegd van 500.000 mijl, wat gelijk staat met twintigmaal rond de aardbol, en had daarbij 400.000 soldaten vervoerd. Zo spoedig mogelijk werd met de werkzaamheden, nodig om de *Nieuw Amsterdam* weer geschikt te maken voor haar vredestaak, begonnen. Binnen 18 maanden werd het schip geheel opnieuw ingericht, hetgeen ongeveer dezelfde kosten met zich mee bracht als van de oorspronkelijke bouw. Op 29 oktober 1947 vertrok het schip voor zijn eerste na-oorlogse reis van Rotterdam naar New York.

Sinds februari 1948 vaart de *Nieuw Amsterdam* regelmatig in de dienst tussen Rotterdam, Le Havre, Southampton en New York v.v., terwijl het jaarlijks ook enige speciale vakantie-reizen vanuit New York naar Zuid-Amerika en West-Indië maakt.

De afmetingen van het s.s. *Nieuw*

*Amsterdam*, dat terecht een drijvende stad wordt genoemd, zijn: van achter tot voorsteven 231 meter, van stuur- tot bakboord 27 meter, van kiel tot schoorsteen 45 meter, van kiel tot masttop 62,5 meter. De schoorstenen zijn elk 14 meter hoog en hebben een omtrek van 28 meter. De masten hebben elk een hoogte van 40 meter. De bemanning bestaat uit ruim 700 koppen; er is plaats voor 1274 passagiers.

Het schip heeft elf boven elkaar gelegen dekken; Zonnedek, Bootdek, 3 Promenadedekken, Hoofddek en vijf dekken, gemerkt van A tot en met E. De gemiddelde snelheid van het schip bedraagt 20 knopen ( $\pm 37$  km per uur). De overtocht van Rotterdam naar New York duurt ruim zeven dagen. Om gedurende deze periode de maaltijden te kunnen opdienen, heeft de chef-hofmeester de beschikking over 24.500 borden, 14.000 koppen en 9.000 schotels, 1.200 eierdopjes, 40.000 glazen, 10.000 vorken, 13.500 lepels en 9.000 messen. Verder zijn aan boord: 6.000 badhanddoeken, 4.500 dekens, 3.500 tafellakens, 9.500 handdoeken, 6.500 kussenslopen, 19.000 servetten. De vleesvoorraad, in koelkamers opgeslagen voor een rondreis, is gelijk aan: 35 koeien, 25 kalveren, 80 lammeren en 35 varkens. Bovendien worden circa 2.000 kippen en kuikens geconsumeerd, alsmede — om nog enige aantallen te noemen — 3.000 kg suiker en 14.000 liter bier. Er wordt aan boord dagelijks een krant gedrukt. In de volledig ingerichte wasserij is 30 man personeel werkzaam. Tegen brandgevaar is de *Nieuw Amsterdam* beschermd door 3.500 over het gehele schip verspreide sprenkelaars, welke in de plafonds zijn geplaatst en automatisch gaan functioneren, wanneer de temperatuur meer dan 80° C. wordt. Aan boord zijn 38 verswatertanks met een totaal-inhoud van 4500 ton. In de achterste schoorsteen zijn verswaterfilters ingebouwd, die 80.000 liter water per uur kunnen leveren. 15.000 lampen zorgen voor de verlichting. 13 liften — waarvan zes



Nieuwe bioscoop, toeristenklasse

voor de passagiers — zorgen voor snelle en gemakkelijke verbindingen tussen de dekken.

Alle ruimten voor passagiers en bemanning zijn voorzien van airconditioning. De *Nieuw Amsterdam* is uitgerust met evenwichtsvinnen, welke dienen om, bij ruwe zee, de slingerbewegingen van het schip te reduceren.

In het najaar van 1961 heeft de *Nieuw Amsterdam* een belangrijke modernisering ondergaan, waardoor zij een modern *twee* klassen-schip is geworden. Ook de toeristenklasse passagier heeft nu een zee van ruimte. Eveneens heeft hij de beschikking gekregen over een nieuwe Henry Hudson Lounge en bar en talrijke andere ruimten. De eerste klasse werd opgeknapt met nieuwe tapijten, meubelen en decoraties, maar heeft haar statig karakter geheel behouden. Zo bleven b.v. de Grand Hall (in 1951 verbouwd) de Smoking Room en de eerste klasse eetzaal geheel ongewijzigd.

Na de verbouwing, welke door De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. geschiedde en die meer dan 3 maanden in beslag nam, beschikt de *Nieuw Amsterdam* thans over 2 bioscopen met „Cinemascoop“-scherm, 2 eetzaal, talrijke salons, schrijfkamers,

bibliotheken, bars, twee kapsalons, drie zwembaden, twee kinderkamers, twee winkalgalerijen, een gymnastiekzaal en een solarium, alsmede vele sportdekken en open- en gesloten promenadedekken.

Behalve de grondige verbouwing van de accommodatie werd op de brug het gehele frontschot vernieuwd en werd een nieuwe radar-apparatuur, nieuwe automatische besturing, „Loudhail“-installatie en magnetisch reflectorkompas aangebracht. Een aparte radar-plotkamer werd ingericht.

Buiten de grote survey van alle machines, werden 16.000 ketelpijpen stuk voor stuk weggebrand en door nieuwe vervangen. Er werden nieuwe verdampinstallaties ingebouwd, welke per etmaal 300 ton drinkwater uit zeewater maken.

De huid van het schip werd onder de waterlijn geheel gezandstraald en met een speciale zinkverf behandeld.

De voornaamste bijzonderheden van het schip zijn: lengte over alles 738'-6<sup>3</sup>/<sub>8</sub>"; lengte tussen de loodlijnen 700'-0"; breedte op spanten 88'-0"; holte tot hoofddek 55'-0"; holte tot zonnedeck 99'-6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>"; hoogte van de kiel tot bovenkant schoorstenen 147'-0"; hoogte van de kiel tot bovenkant masten 205'-0"; diepgang (geladen)

31'-6<sup>5</sup>/<sub>16</sub>". Bruto tonnage 36.982 r.t.; netto tonnage 20.889 r.t.; Deadweight 8040 ton; ladingcapaciteit (graan) 225.970 cft; ladingcapaciteit (balen) 201.115 cft; capaciteit gekoelde lading 12.739 cft; zoetwaterberging 4500 ton.

De voortstuwing geschiedt door Schelde-Parson turbines, die over enkele tandwielreducties de beide schroeven aandrijven. Het turbinevermogen van 34.000 pk geeft het schip een vaart van 20,5 mijl.

Het elektrisch vermogen wordt geleverd door drie turbogeneratoren, elk van 1000 kW, 220 volt gelijkstroom, twee dieseldgeneratoren, elk van 465 kW 220 volt gelijkstroom, twee dieseldgeneratoren, elk van 425 kW en vijf roterende omvormers, elk van 100 kW 220/110 volt gelijkstroom voor verlichting.

De benodigde stoom wordt geproduceerd door zes Schelde-Yarrow ketels met een stoomdruk van 550 lbs/□" bij een temperatuur van 743° F.

Bij het eerste in de vaart komen van de *Nieuw Amsterdam* op 10 mei 1938 werd een speciaal nummer van „Schip en Werf“ uitgegeven, gewijd aan dit fraaie schip, waarin alle mogelijke bijzonderheden op zeer uitgebreide schaal aan de hand van vele afbeeldingen werden vermeld.

**Schip en Werf, 1962, blz. 88.**

**„Nieuw Amsterdam” blijft in de vaart**

De *Nieuw Amsterdam* blijft in de vaart. De directie van de Holland-Amerika Lijn heeft 10 augustus jl. meegedeeld dat het onderzoek naar de toestand van de ketels van het s.s. *Nieuw Amsterdam* heeft geleid tot de beslissing de ketels te vervangen. De reparatie zal worden uitgevoerd door Wilton-Fijenoord-Bronswerk N.V. te Schiedam, en zal ruim drie maanden in beslag nemen. De nieuwe ketels zijn afkomstig van een Amerikaans bedrijf aan de westkust van de Verenigde Staten. Zij zullen per trein naar New York worden vervoerd en daarna per schip naar Rotterdam.

Het gevolg van deze aanzienlijke reparatie is, dat de *Nieuw Amsterdam* zijn transatlantische reizen uit Rotterdam op 17 oktober en 8 november a.s. niet zal kunnen maken. De eerstvolgende afvaart naar New York zal volgens schema plaatshebben op 11 december a.s., de zogenaamde „special Christmas sailing”. Na aankomst in New York zal de *Nieuw Amsterdam* zijn reeds geruime tijd geleden vastgestelde cruiseprogramma beginnen op vrijdag 22 december met een reis naar de Westindische Archipel. In de volgende maanden tot 22 april 1968 zal het schip nog een achttal cruises maken in deze wateren.

Nu deze beslissing is gevallen kan de Holland-Amerika Lijn ten spoedigste het transatlantische vaarschema voor de zomer en het najaar 1968 bekend maken, waarin de *Nieuw Amsterdam* weer is opgenomen. Bij het besluit tot reparatie is mede rekening gehouden met de mogelijkheid het schip ook na 1968 in exploitatie te houden.

**Schip en Werf, 1967, blz. 428.**

**S.S. Nieuw Amsterdam eind 1973/begin  
1974 uit de vaart**

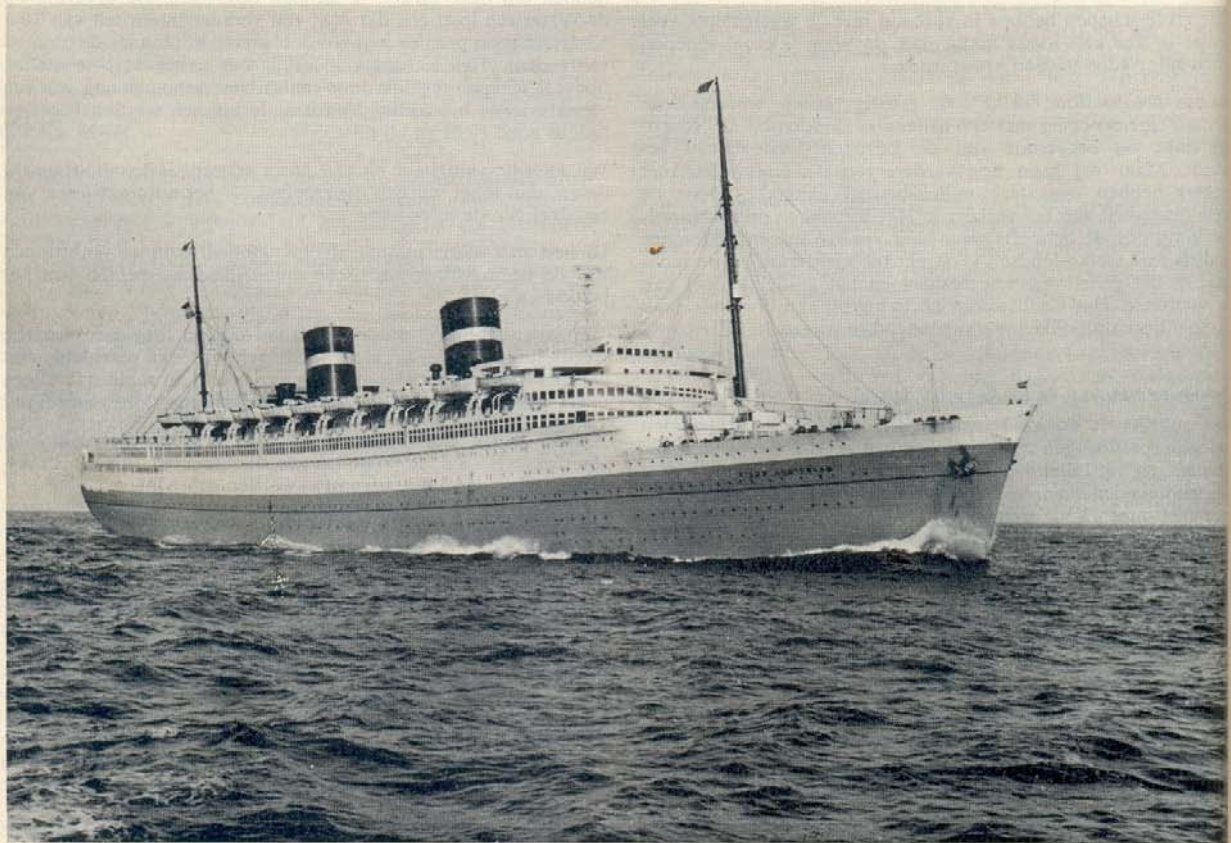
De raad van bestuur van de Holland Amerika Lijn deelt mede te hebben besloten het s.s. *Nieuw Amsterdam* eind 1973/begin 1974 uit de vaart te nemen. Deze beslissing hangt samen met de omstandigheid dat de mede ter vervanging van de thans 35 jaar oude *Nieuw Amsterdam* aangekochte schepen *Volendam* (ex-*Brasil*) en *Veendam* (ex-*Argentina*) op respectievelijk 16 april en 6 juni jl. na een ingrijpende verbouwing in de vaart zijn gekomen. In de komende maanden zal worden beslist of het schip wordt verkocht of een andere bestemming zal krijgen.

Naar het zich thans laat aanzien, zal de werkgelegenheid voor het varende personeel door het uit de vaart nemen van de *Nieuw Amsterdam* niet in gevaar worden gebracht.

**Schip en Werf, 1973, blz. 285.**

## s.s. 'Nieuw Amsterdam'

s.s. Nieuw Amsterdam zal na beëindiging van 35-jarige HAL-carrière een onvergetelijk schip blijven in de geschiedenis van HAL en werldscheepvaart.



### EEN DER MOOISTE SCHEPEN DIE OOIET GEBOUWD WERDEN

Toch nog onverwacht is de beslissing gevallen die eens moest komen: de Nieuw Amsterdam wordt uit de vaart genomen. Ruim 35 jaar heeft dit „ongelooflijk mooie schip”, zoals wijlen H.M. koningin Wilhelmina „the grand old lady of the Ocean” eens betitelde, talrijke bemanningsleden en tienduizenden gasten uit alle streken ter wereld over de zeeën tijdens transatlantische vaarten en cruises gebracht. Aangekondigd als „the ship of tomorrow” heeft de Nieuw Amsterdam in haar lange carrière de herinnering aan de eerste Nederlandse nederzetting in de Nieuwe Wereld levend gehouden. Zowel in vreedstijd als tijdens de oorlogsjaren, waarin de Nieuw Amsterdam als troepentransportschip de geallieerden uitstekende diensten bewees, heeft het schip steeds voorspoedig gevaren. Niemand weet momenteel met zekerheid wat er aan het eind van het jaar of in het begin van het volgend jaar met de Nieuw Amsterdam zal gaan gebeuren. Maar de HAL-vlag zal worden gestreken.

Wat zal blijven zijn de ontelbare herinneringen. In de geschiedenis van de Holland Amerika Lijn en van de werldscheepvaart zal de Nieuw Amsterdam (2) — het eerste schip van deze naam deed dienst van 1906-1931 — geboekstaafd blijven als een onvergetelijk schip.

Het besluit de Nieuw Amsterdam uit de vaart te nemen houdt verband met de mede ter vervanging van dit schip aangekochte twee cruiseschepen die intussen onder de namen Volendam en Veendam in de vaart zijn gekomen.

Het ziet ernaar uit, dat de werkgelegenheid voor de 500 opvarenden (180 Europeanen en 320 Indonesiërs) niet in gevaar wordt gebracht, aangezien de z.g. bovenrol voor het varende personeel door het in de vaart komen van de Volendam,

Veendam en — binnenkort — de Prinsendam sterk is ingekrompen. De werving van nieuw Indonesisch personeel zal thans op beperkter schaal plaats vinden.

### Monument van Nederlandse kunstexpressie

Over de Nieuw Amsterdam — in 1931 wel eens het 'gigantische afgodsbeeld' genoemd — zijn misschien duizenden verhalen te schrijven. Fragmenten van de historie zijn te vinden in de jubileumboeken van de heren Wentholt en Schaap. Anderen — en met name zij die het schip in oorlog en vrede bemanden — zouden mogelijk nog onbekende wat persoonlijke ervaringen aan het papier kunnen toevertrouwen.

Maar hoe dan ook, men kan de geschiedenis van dit schip niet schrijven zonder de naam te noemen van de oud-president-directeur van de Holland Amerika

Lijn, de heer W. H. de Monchy. De gehele conceptie van dit schip is grotendeels zijn werk geweest. Door het feit, dat hij de twee grote eetzalen in het middengedeelte van het schip plaatste, ontstond de mogelijkheid een veel groter aantal buitenhutten te bouwen. De keukens moesten daardoor een dek lager komen te liggen maar werden met de eetzalen verbonden door roltrappen.

Ook het idee van 'interchangeable' hutten in bepaalde gedeelten van het schip was in die tijd een novum, evenals het plaatsen van de public rooms over de lengte van hele dekken, waardoor een grote bewegingsvrijheid ontstond voor de passagiers der verschillende klassen.

De commerciële mogelijkheden van het schip werden hierdoor sterk vergroot.

De heer De Monchy slaagde er eveneens in een zeventigtal vrije kunstenaars om zich heen te verzamelen, die opdracht kregen bepaalde gedeelten van het schip te verfraaien. Zijn kunstzinnig inzicht maakte het mogelijk deze tientallen artistieke medewerkers tot een homogeen team te vormen. Het resultaat was, dat de Nieuw Amsterdam als een monument van Nederlandse kunstexpressie uit de jaren dertig zee kon kiezen.

'Ge ziet het', zo moet architect J. J. P. Oud (ontwerper van het zwembad in de oorspronkelijke kajuitsklasse, de rookkamer en de voormalige lounge in de toeristenklasse) eens gezegd hebben, 'de bedoeling die de regering heeft gehad toen ze de HAL een lening verschaftte, nl. het scheppen van werkgelegenheid voor arbeiders, is wel in vervulling gegaan. Het zijn niet alleen arbeiders met de hand die in dit trotse bouwwerk emplooi hebben gevonden, ook de kunstenaars in Nederland mogen er dankbaar voor zijn, dat aan zovelen van hen gelegenheid is geboden hun beste kunnen te geven aan dit grote schip, dat in Amerika de roem van de Nederlandse scheepsbouw, maar ook van de Nederlandse architectuur en de Nederlandse toegepaste kunst gaat verkondigen'.

#### **Bouw van nationale betekenis**

Reeds tijdens de bouw van de Nieuw Amsterdam, het grootste en meest luxe passagiersschip dat destijds ooit in Nederland gebouwd was, trok het schip in velerlei opzichten de aandacht.

De vraag rijst of het openbare leven van Rotterdam tot dan toe ooit door grote werken zo stellig en zo geestdriftig beïnvloed is dan door de bouw van de Nieuw Amsterdam. Nog nooit tevoren was op een Nederlandse werf een schip van dergelijke grote afmetingen gebouwd.

De opdracht tot de bouw aan de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, die in

samenwerking met de scheepswerven en machinefabrieken Wilton-Fijenoord, Piet Smit, De Schelde en Werkspoor het geweldige werk heeft uitgevoerd, werd in de jaren voorafgaande aan de Tweede Wereldoorlog beschouwd als een daad van nationale betekenis.

Vele Nederlandse industrieën en bedrijven werden in deze jaren van werkloosheid en onderbezetting van het bedrijfsleven bij het bouwproject betrokken.

De totale bouwkosten bedroegen ruim veertien mln gulden.

Op 3 januari 1936 werd de kiel van het schip gelegd. H.M. koningin Wilhelmina verklaarde zich bereid het schip op 10 april 1937 zijn naam te geven en de tewaterlating te verrichten. Veertien dagen na de technische proefvaart die van 21 tot 24 maart 1938 plaatsvond, kwam de toenmalige landsvrouw het fraaie schip bezichtigen. Op 23 april van dat jaar vond de officiële proefvaart plaats. Enkele weken daarna, op 10 mei 1938, vertrok de Nieuw Amsterdam voor haar maidentrip naar New York. De ontvangst — na een snelle overtocht van vijf dagen, 23 uur en 45 minuten — in New York was onvergetelijk. Zelden viel een passagiersschip zo'n geestdriftig welkom ten deel.

#### **Troepentransportschip tijdens de oorlogsjaren**

Het schip was nauwelijks twee jaar oud — in die periode had het 17 transatlantische heen- en terugreizen en een aantal cruises gemaakt — toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak. Het toenmalige HAL-vlageschip bevond zich op de 10e mei 1940 tijdens een cruisereis naar de Westindische wateren (met een zeshonderd Amerikaanse toeristen aan boord) tussen La Guaira (Caracas) en Puerto Cabello (Venezuela). Gezagvoerder Johannes J. Bijl besloot onmiddellijk naar New York terug te keren, waar de Nieuw Amsterdam arriveerde op die gedenkwaardige dag van het bombardement van haar thuishaven.

In september 1940 verliet het schip New York met de Canadese haven Halifax als bestemming. Het was overgenomen door het Britse ministerie van scheepvaart en zou te Halifax worden ingericht voor het vervoer van geallieerde troepen.

Grijs geschilderd verliet de Nieuw Amsterdam de Canadese haven, koers zettend naar Singapore, waar het schip werd uitgerust met 36 kanonnen.

Vanaf januari 1941 tot mei 1944 vervoerde het duizenden Australiërs, Nieuwzeelanders en Zuidafrikanen voor maarschalk Montgomery naar het Midden-Oosten. Nadat de Verenigde Staten in de oorlog waren betrokken, bracht de Nieuw Amsterdam troepen van Ame-

rika's westkust naar Australië en Nieuw-Zeeland.

In mei 1944 arriveerde de Nieuw Amsterdam na lange tijd weer te New York, waar H.K.H. prinses Juliana het schip bezocht. Gedurende de resterende maanden van 1944 en begin 1945 maakte de Nieuw Amsterdam 10 heen- en terugreizen van Halifax en New York naar Gourock in Schotland met Canadese en Amerikaanse militairen. In de loop van de oorlogsjaren vervoerde de Nieuw Amsterdam ongeveer 400.000 personen en legde zij een afstand af die gelijk is aan 21 maal rondom de aarde (530.452 mijl).

Slechts eenmaal was het schip in gevaar.

Op Eerste Kerstdag 1944 signaleerden vliegtuigen, even buiten Halifax, een vijandelijke onderzeeboot. Escorterende torpedoboten lieten dieptebommen vallen en later volgde een explosie. Wrakstukken kwamen boven water; de U-boot was vernietigd.

Op 10 april 1946 meerde het nog steeds in grauw oorlogskleed gehulde schip weer voor het eerst aan de Wilhelminakade te Rotterdam af, precies negen jaar na de tewaterlating. Drommen mensen stonden aan de oevers van de Nieuwe Waterweg om 'hun' Nieuw Amsterdam een welkom toe te roepen toen het schip zijn zegetocht van Hoek van Holland naar de HAL-emplacementen maakte.

#### **Herboren naar zee**

Onmiddellijk na de terugkomst van het schip werd een aanvang gemaakt met de werkzaamheden om het schip weer volledig geschikt te maken voor zijn vredestaak. De kostbare schatten, opgeslagen in de Verenigde Staten, werden terug naar Nederland gebracht en voor zover nog mogelijk was weer aan boord geïnstalleerd. Het schip werd van kiel tot top vernieuwd, wat een investering vereiste die ongeveer gelijk was aan de bouwkosten.

Achttien maanden na zijn terugkomst — op 29 oktober 1947 — voer het herboren schip voor zijn eerste na-oorlogse reis naar New York uit.

Op 5 november werd de Nieuw Amsterdam daar ontvangen op een wijze zoals waarschijnlijk geen ander buitenlands schip ooit had meegemaakt: bijna vijf miljoen mensen waren naar de rivier gekomen om de aankomst van het eerste luxe passagiersschip na afloop van de Tweede Wereldoorlog mee te maken en de Nieuw Amsterdam een onvergetelijk welkom toe te roepen.

In 1951 werd besloten de Nieuw Amsterdam bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. een restauratie te laten ondergaan. Behalve een vernieuwing

van de technische uitrusting hield deze verbouwing een grondige wijziging in van de Grand Hall, waarin een balkonbar met twee zwevende trappen werd ingericht. Het oude plafond, dat thans aangebracht is in de foyer van de Rotterdamse Schouwburg werd door een nieuw vervangen. Bovendien werd een begin gemaakt met de aanleg van een airconditioningsinstallatie.

In 1957 werden deze werkzaamheden voortgezet, terwijl het schip toen eveneens van stabilisatievinnen werd voorzien.

#### **Ingericht als tweeklasseschip**

Gedurende de periode van begin september 1961 tot januari 1962 onderging de Nieuw Amsterdam bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij N.V. opnieuw een ingrijpende verbouwing.

Het schip dat tot dan toe passagiers in drie klassen had vervoerd, werd overeenkomstig de eisen van het reizend publiek veranderd in een modern tweeklasseschip. De toeristenklas werd totaal nieuw ingericht en uitgebreid met de ruimte die vroeger gereserveerd was voor passagiers die kajuitsklasse reisden. Nieuwe salons en een bioscoopzaal werden gebouwd en alle hutten en bestaande salons opnieuw aangekleed.

Daarnaast werden de tapijten en het meubilair in de eerste klas vernieuwd. Bovendien werd het schip ook in technisch en nautisch opzicht volledig 'up to date' gebracht. Na een succesvolle tweedaagse proeftocht koos de Nieuw Amsterdam op 18 januari 1962 weer zee, verjongd en verfraaid, uitgerust om haar prachtige taak op de wereldzeeën verder uit te voeren.

#### **Nieuwe ketels**

Opnieuw maakte het schip in de volgende jaren vele reizen en talrijke cruises vanuit New York naar de Westindische wateren of vanuit Rotterdam naar noord en zuid.

Tijdens een cruise naar de Westindische eilanden in het begin van 1967 deed zich een mankement voor aan een der ketels van het schip. Eerder dan oorspronkelijk was vastgesteld arriveerde de Nieuw Amsterdam in de thuishaven. Een onderzoek wees uit, dat de reparatie van deze ketel vrij veel tijd in beslag zou nemen.

Daarom werd besloten deze ketel voorlopig buiten bedrijf te stellen en met iets verminderde snelheid het afvaartprogramma voor 1967 te varen. In juni openbaarden zich evenwel nieuwe moeilijkheden met de ketels.

Bij een diepgaand onderzoek kwam vast te staan, dat de toestand van de ketels dusdanig was dat langer varen niet mogelijk was. De toenmalige directie besloot daarop vijf ketels in de Verenigde Staten aan te kopen en deze ter vervanging van de oude ketels in het schip te laten inbouwen.

Eind oktober 1967 kon het schip het dok bij Wilton-Fijenoord te Schiedam met twee nieuwe ketels aan bakboord en drie nieuwe aan stuurboord weer verlaten.

#### **Cruisevaart**

En weer ging het schip naar zee. Maar in de herft van 1968 kwam het opnieuw in een dok te liggen omdat besloten was ook de Nieuw Amsterdam aan te passen aan de eisen zoals die vastgelegd waren in de voorschriften van de in 1966 overeengekomen wijziging in de Safety of Life at Sea Convention van 1960. Van

de gelegenheid werd gebruik gemaakt om het interieur van het schip te verfraaien. Weer volgden (meer) cruises en (minder) transatlantische reizen.

In november 1970 viel een emotioneel besluit: de transatlantische dienst zou in de zomer van 1971 worden stopgezet.

De Nieuw Amsterdam zou de laatste reizen maken, opnieuw een survey ondergaan en daarna in Port Everglades worden gestationeerd voor het maken van cruises naar de Westindische wateren.

#### **Onafwendbaar**

In november 1971 maakte de Nieuw Amsterdam in feite de laatste transatlantische overtocht. Het schip maakte daarna cruises van Port Everglades — en enkele van New York — naar de Westindische eilanden en Zuid-Amerika.

In 1972 — in welk jaar het schip het uitstekend deed — was de Nieuw Amsterdam ook nog enkele weken in Europa en wel in Lissabon, waar de jaarlijkse onderhoudsbeurt werd uitgevoerd.

Ten slotte is dan het besluit gevallen dat onafwendbaar eens moest komen: de Nieuw Amsterdam, herhaalde malen verjongd en vernieuwd en daardoor steeds weer in staat op glorieuze wijze de eisen van de HAL en ons land hoog te houden, gaat haar glanzende carrière ter zee onder de HAL-vlag definitief afsluiten.

Op 9 januari jl. is de Nieuw-Amsterdam van Port Everglades via het Panamakanaal vertrokken naar het Verre Oosten waar het schip zal worden gesloopt.

Kapitein R. ten Kate brengt het schip met een rompbemanning van ca. 80 man naar zijn laatste bestemming.

Sic transit gloria mundi.

**Schip en Werf, 1974, blz. 106.**

## BOEKBESPREKING

DE GROTE DRIE – 'Nieuw Amsterdam' - 'Oranje' - 'Willem Ruys' door drs. C. de Haas

Uitgave Unieboek B.V., de Boer Maritiem, Bussum Gebonden in linnen band, afm. 19,50 × 27,50 × 2,80 cm.

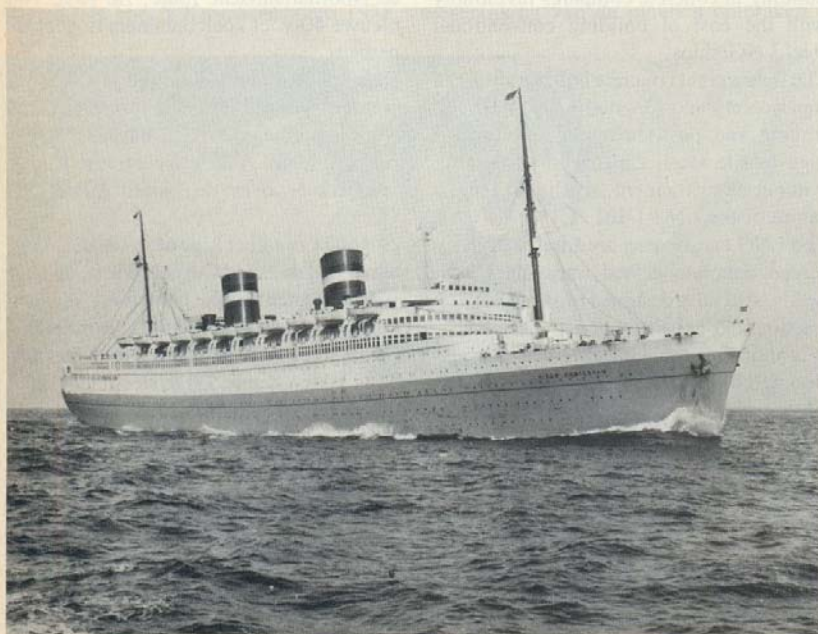
Omvang: 220 blz. met ca. 100 afbeeldingen tussen de tekst

Prijs: f 49,50

Het is een goede gedachte van de schrijver om de historie van de drie grote passagiersschepen die de Nederlandse koopvaardijvloot in het verleden een groot aanzien hebben gegeven te boekstaven. Een prettig lezend boek met vele wetenswaardigheden over deze drie prachtige passagiersschepen, waarvan zonder af te doen

aan de beide anderen, toch vooral de 'Nieuw Amsterdam' wel de kroon spande in conceptie en prestaties. Het is daarom dat hierbij nog eens een foto van dit mooie schip wordt opgenomen. Het schip is onder slopershamers, beter slopersbranders, verdwenen.

Het boek beschrijft vooral de lotgevallen



en gaat slechts summier in op de technische aspecten, hoewel in voldoende en juiste mate. Interessant zijn de vele details over de diverse reizen en de daarbij verrichte prestaties. Het is vooral de verdienste van de auteur om deze details te belichten daar hierover slechts bij ingewijden informatie bestond.

Een paar kleinigheden:

Het woord 'kruishek' bij de figuur op blz. 24 is ongebruikelijk. Bedoeld zal zijn 'kruiserhek'.

Voorts wordt in de literatuurlijst onder vele bladen ook Schip en Werf, zonder meer vermeld. Het ware beter geweest om ook melding te maken van de voortreffelijke speciale uitgaven, men kan wel zeggen boeken (de auteur zegt op blz. 37: 'een uitvoerige beschrijving van het inwendige van de 'Nieuw Amsterdam' zou een boekwerk op zichzelf betekenen') die destijds door de redactie van Schip en Werf met de uitgevers Wyt zijn verschenen. Ik laat deze hier nog even volgen omdat vooral jongere technici onder de lezers wellicht eens kennis kunnen nemen van de technische prestaties uit de dertiger jaren.

De boeken bevatten uitvoerige beschrijvingen en tekeningen van de schepen en de installaties en inrichtingen.

1938 'Nieuw Amsterdam', 96 blz. Hierin komt een tekening voor van de asbroeken en het achterpiekschot waarmede tijdens de oorlogsjaren wat moeilijkheden werden ondervonden, zoals de Haas in zijn boek aangeeft.

1939 'Oranje', 74 blz.

1947 'Willem Ruys', 96 blz.

Het boek van drs. de Haas is een waardevolle completering van deze drie technische beschrijvingen van de schepen na de eerste oplevering. Het is dan ook onmisbaar in de boekenrij van allen die met maritieme zaken hebben te maken.

prof. ir. J. H. Kr.

**Schip en Werf, 1976, blz. 700.**