

„De Nieuw Amsterdam” is Verhuist

Drie Puffende en Ploeterende Sleepbooten Brengen den Machtelozen Reus Over

Nu Naar het Grootste Dok van Europa

Groote Dag voor Onzen Scheepsbouw

Het nieuwe vlaggeschip van de Holland-Amerika-Lijn, de „Nieuw-Amsterdam”, dat gedurende een aantal maanden aan de terreinen van de Rotterdamsche Droogdok-Maatschappij aan de Heyplaat heeft gelegen voor den verdere afbouw, is met goed gevolg versleept naar de werf van Wilton-Fijenoord te Schiedam, waar Neerlands nieuwste en grootste passagiers-schip voor de Transatlantische vaart is geplaatst in het grootste dok van het vasteland van Europa, aldus de „Msb.”

Hier zullen de twee bronzen schroeven worden aangebracht en zal de romp van het schip worden schoongemaakt, met welk karwei een week zal zijn gemoeid.

Het verslepen van de „Nieuw-Amsterdam” beteekent niet, dat de werkzaamheden aan het inwendige zullen ophouden, want ook in het droogdok zullen de plus-minus 1200 arbeiders van de R. D. M. hun werk aan de voltooiing van het schip voortzetten.

Het 36.000 ton metende vlaggeschip der Holland-Amerika-Lijn, de „Nieuw-Amsterdam”, aan welks afbouw sinds den stapelloop op 10 April van het vorig jaar, met een koortsachtigen ijver is gewerkt door een dagelijksche ploeg van niet minder dan plus-minus 1200 personen, ligt daar aan de terreinen van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij aan de Heyplaat als een trotsche en schitterende overwinning van het technisch vernuft. Straks zal het circa 230 meter lange schip, berekend op 1300 passagiers, zijn eerste reis aanvaarden.

De gigantische machines werken nog niet, de twee groote bronzen schroeven, die ieder een middellijn hebben van circa vier meter en ieder een gewicht vertegenwoordigen van 22½ ton, moeten nog aan de schroefassen bevestigd worden.

Los van den Wal

Het is goed 12 uur in den middag. Het is vloeënd water en dus een gunstig tij om te vertrekken. De sleepbooten van Wilton-Fijenoord en van de R. D. M. hebben hun stalen armdikke trossen reeds vastgemaakt aan het machtige schip, waarop slechts weinig leven valt te bespeuren. Ja, van tijd tot tijd zien we daar heel hoog op de kolossale brug van den oceaan-stoomer een stip van een menselijk wezen. Het is het hoofd van den havenloods Rumph, dat zich zo nu en dan vertoont. Hij is dezelfde loods, die ook bij de tewaterlating aan boord was.

Voorop liggen de sleepbooten „Drydock I”, „Drydock II”, „Drydock III” en „Dockyard XVI”, terwijl aan het achterschip zijn vastgemaakt de „Drydock IV”, de „Dockyard II” en de „Dockyard XV”. Zij kunnen tezamen een kracht ontwikkelen van 700 P. K. Plotseling als bij tooverslag, scheurt het sombere wolkendek vaneen, de zon breekt door en doet 't helder wit van de hoog opgebouwde promenade-dekken van de „Nieuw-Amsterdam” sprekend uitkomen tegen den nog donkeren achtergrond van een verwijderde bui.

In het trotsche zeekasteel is nog geen beweging te constateeren. De geel- en roodpijpen van de onderscheidene sleepbooten blazen wel zware inktzwarte rookpluimen

uit, die woest in flarden worden gescheurd en verspreid over de omgeving, maar..... resultaat zien we niet. Dan eindelijk een schel gefluit, dat komt van de brug. Het wordt beantwoord door de „Drydock II”, aan boord waarvan zich bevindt kapitein J. Mout, die met de leiding van het convooi is belast.

Het attentie-sein is gegeven! Zwarte rookwolken persen zich uit de schoorsteenen, ten teeken, dat het vuur der sleepbooten is opgestookt, want nu gaat het karwei beginnen. Precies één uur wordt het vertrek-sein gegeven en langzaam, uiterst langzaam ontwaakt de oceaan-reus als 't ware uit zijn slaap en maakt het schip zich los van den wal, waaraan het maanden vastgekluiserd heeft gezeten.

De Tocht over de Rivier

De „Nieuw-Amsterdam”, de trots van geheel Nederland is zijn eerste reis begonnen, al is het toekomstige vlaggeschip van de H. A. L. dan geheel afhankelijk van de puffende, zwoegende en stampende sleepbootjes, die hun machtigen sleep ruim twee kilometer moeten verhalen naar het groote dok van Wilton-Fijenoord te Schiedam.

Het eerste schip, dat de „Nieuw-Amsterdam” passeert is de „Capella”, een Zweedsche stoomer. Het saluut met de vlag wordt gebracht, één der sleepbooten moet antwoorden, want de reus kan momenteel taal noch teeken geven.

Met een vaart van circa 5 kilometer per uur gaat het langzaam, maar zeker naar de plaats van bestemming. Het convooi wordt mede begeleid door de bootjes van den Rijkshavenmeester en van den Havenmeester van Rotterdam.

De sleepbooten zwoegen zóo geweldig, dat ze af en toe in hun eigen rookpluimen voor het gezicht verloren gaan.

De „Nieuw-Amsterdam” ligt hoog, heel hoog op het water.

De wind is intusschen een kwartslas omgeelopen en zit thans pal in het Noorden. Hij ligt dwars over de rivier en het kan niet gunstiger zijn voor het convooi. Ter hoogte van het Sterrebosch wordt de toch al geringe vaart nog verminderd. Het havenje van Wilton-Fijenoord is in 't zicht...

Dit havenje, waarin het dok reeds tot de gewenschte diepte is gezaakt, heeft een diepte van 20 meter, terwijl de „Nieuw-Amsterdam” in ballast slechts een diepgang

heeft van 8 à 9 meter. Aanvankelijk moet het in de bedoeling hebben gelegen het dok te verslepen naar een andere plaats, maar daarvan is men teruggekomen. Dit was ook niet meer noodig, nu een zandzuiger de laatste weke heeft zorggedragen, dat deze haven op de vereischte diepte kwam.

In 't Zicht van de Haven

Kwart over twee!

De „Nieuw-Amsterdam” ligt op dat moment reeds gereed om zijn eerste haven aan te doen. De leiding schijnt echter te wachten op „stil water”. Toch zit er nog beweging in het convooi, al gaat het dan akelig langzaam voor zoo'n groot schip en kruipet het slechts met millimeters vooruit. Een kwartier terug nog een heerlijk zonnetje en thans dwarrelt een fiksche sneeuwbuï ons rond de ooren. Het wachten duurt nu langer dan ooit. We varen echter alvast het havenje binnen en gaan op een beschut plaatsje achter het dok liggen, van waaruit we een prachtig gezicht hebben op het naderend convooi.

Weer komt de zon te voorschijn en de „Nieuw-Amsterdam” ligt pal aan den hoek van de haven. Een oogenblik een kritiek moment! De stroom dringt den oceaan-reus tegen het zwoegen van de sleepbootjes in, dicht op den wal. Optimisten zeggen „dat is voor de toeschouwers”, maar 't ziet er even moeilijk uit. Ietwat angstig gilt de „Drydock I” drie stooten over de weidsche waternvlakte, „achteruit” is het signaal en ja hoor, men weet het reuzengevaarte nog bijtijds van den wal te houden en het zwenkt thans prachtig de haven in. Steeds dichterbij en dichterbij nadert de „Nieuw-Amsterdam” zijn bestemming en om kwart over drie ligt het machtige schip in het dok. Men heeft van het dood-tij, dat slechts 10 à 15 minuten duurt, een gretig gebruik weten te maken.

Eind April zal de „Nieuw-Amsterdam” gaan proefvaren en in Mei volgt dan de eerste groote overtocht naar New-York, welk reis reeds geheel is volgeboekt.

Deze dag beteekent ongetwijfeld weer een belangrijken datum in de geschiedenis rond den bouw van Neerlands nieuwste en grootste passagiers-schip voor de Transatlantische vaart, waarop Nederland in het algemeen en Rotterdam in het bijzonder trotsch kunnen zijn...

Waarom op Zondag?

Door verschillende personen is de vraag gesteld, waarom het verhalen van de „Nieuw-Amsterdam” juist op een Zondag moest geschieden. Hierop kan worden geantwoord, hoe de practijk heeft bewezen, dat het niet doenlijk is een schip van dergelijke afmetingen te laten manoeuvreeren, zonder daarbij de scheepvaart ernstig te belemmeren. Op den Zondag heeft men slechts te maken met de paar inkomende schepen en een heel enkel uitgaand schip.

Een Selectie voor de Equipage

De „New-York Times”, welk Amerikaansch blad zijn lezers regelmatig op de hoogte heeft gehouden van de in verband met het in de vaart komen van het n. s. „Nieuw-Amsterdam” plaats gevonden hebbende mutaties, meldt thans enkele benoemingen van het civiele personeel. Het ver-

HISTORISCHE DATA

OCTOBER 1935:

Tusschen de Regeering en de H. A. L. komt een overeenkomst tot stand in verband met steun voor den bouw.

4 DECEMBER 1935:

De R. D. M. teekent het contract en neemt den bouw op zich.

3 JANUARI 1936:

De eerste kielplaat wordt gelegd.

10 APRIL 1937:

De stapelloop in tegenwoordigheid van H. M. de Koningin.

13 FEBRUARI 1938:

De „Nieuw-Amsterdam” gaat in dok en krijgt zijn schroeven.

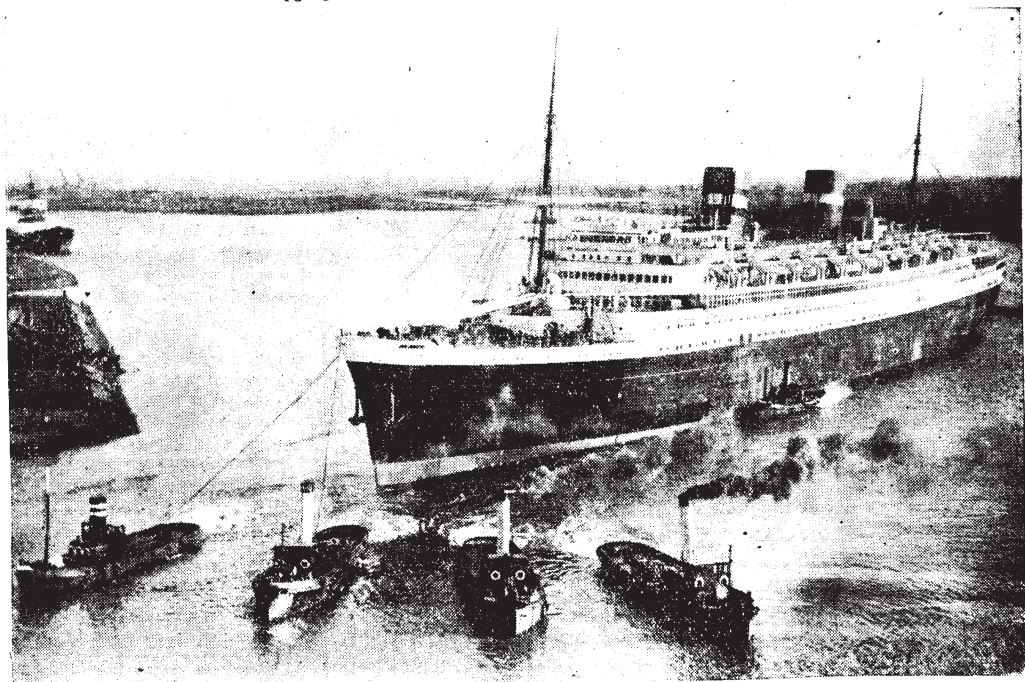
telt, dat de Holland-Amerika-Lijn drie-veertig van de beste menschen harer grootste schepen heeft uitgezocht voor het personeel van het nieuwe vlaggeschip.

Voorts deelt het mede, dat de chef de cuisine van de nieuwe aanwinst der Holland-Amerika-Lijn, enkele weken te New-York heeft doorgebracht, om daar de keukens van de voornaamste hotels te bestudeeren.

Ook Diplomaten zijn Bijgelooft!

Het bijgeloof is niet alleen verbreid onder eenvoudige lieden; ook de hoogere kringen tast het aan. Zoo draagt b.v. de vroegere Engelsche premier Lord Baldwin steeds een konijnenklauwtje als amulet bij zich. Zij opvolger Chamberlain maakt bij voorkeur jacht op klavertjes vier, omdat hij van meening is, dat ze hem geluk zullen aanbrengen. Winston Churchill waakt er angstvallig voor, ook maar één keer een optimistische uitlating te doen omdat zij dan licht in het tegendeel zou kunnen omslaan.

De Fransche minister van Buitenlandse Zaken Yvon Delbos, vroeger oorlogsvlieger, zou altijd de splinter van een propeller als talisman bij zich dragen. Zelfs president Roosevelt is niet vrij van bijgeloof. Valt b.v. de een of andere acte van zijn bureau op den grond, dan beschouwt hij het betreffende geval als „verloren”. Andere diplomaten doen precies als gewone stervelingen en kloppen de een of andere gewaagde uitspraak van te voren driemaal af op ongeveer hout.



Sleepbooten trekken ijverig, laten snerpande signalen hooren en braken een vetten zwarten walm uit. Het lijken, vergeleken bij het machtige schip, dwergen die nijdig rukken aan een grooten reus. De „Nieuw-Amsterdam” wordt versleept. — Een tocht van drie kilometer die bijna twee uren duurde. Men mocht geen risico nemen. En nu ligt het trotsche schip hoog en droog in het dok van Wilton-Fijenoord, te Schiedam, waar de schroeven gemonteerd zullen worden en de bodem in de verf komt.