

Holland-Amerika Lijn

24 november 1919 – 13 januari 1920

Het varen en het werk aan boord van *Hr. Ms. Van Speijk* was me erg goed bevallen en smaakte naar meer. Andere jongens uit mijn lichter met een maritieme familietraditie of andersoortige achtergrond in de zeevaart hadden, alvorens de dienstplicht te gaan vervullen, al bij verschillende rederijen gesolliciteerd. Zij wisten kennelijk op voorhand dat een leven op zee hun bestemming was.

Zeemiliciens uit de regio Rotterdam vonden vrij eenvoudig werk bij de vele Rotterdamse rederijen, waaronder de Holland-Amerika Lijn. De HAL verzorgde een regelmatige verbinding tussen Rotterdam en New York en was onderdeel van de Nederlands-Amerikaanse Stoomvaart-Maatschappij, afgekort tot NASM. Zij konden mij wel introduceren als ik dit zelf ook zag zitten. Hier werd nog eens nadrukkelijk naar gevraagd aangezien ik dan als ras-Amsterdammer bij een Rotterdamse onderneming in dienst zou komen. Op de een of andere manier lag dat kennelijk allemaal gevoelig.

Natuurlijk ben ik meteen na mijn verlof de Amsterdamse haven ingetrokken om her en der naar de mogelijkheden te informeren. Want ik moest en zou weer gaan varen, dat stond als een paal boven water. Helaas was de nationale en internationale handel zo kort na het beëindigen van de Grote Oorlog nog niet goed op stoom gekomen, dus de banen lagen niet bepaald voor het oprapen. Veelvuldig hoorde ik in mijn omgeving het gezegde 'de ingenieurs staan vandaag de dag op de tram'.

Bij de Amsterdamse rederijen had ik geen geluk, waardoor ik genoodzaakt was om gebruik te maken van mijn 'Rotterdamse' contacten. Het was dankzij hen dat ik op 2 november op het kantoor van de HAL op de Wilhelminakade in Rotterdam welkom werd geheten. Ik herinner me het gebouw als een soort massief blok met wat Jugendstilornamenten. Beide uiterste zijden van de

voorgevel hadden een bescheiden maar zeer karakteristiek torentje met een klok. Daarop kon ik zien dat het tijd was om naar binnen te gaan en de betreffende personeelsfunctionaris te ontmoeten. Het was een leuk en positief gesprek, alhoewel hij het niet kon nalaten een opmerking over mijn Amsterdamse accent te maken. Hiervoor was ik al gewaarschuwd en daarom negeerde ik dit wijselijk.

Ze hadden dringend mensen nodig was de boodschap. In de kombuis van de eerste klasse aan boord van het stoomschip de *Rotterdam IV* ontbraken nog wat handjes. De volgende afvaart naar New York zou op 24 november plaatsvinden. Een contract met alle voorwaarden lag al klaar voor me, maar veel bedenktijd kreeg ik niet. Het was een tijdelijk contract voor slechts één reis, daarna zou een evaluatie volgen. Afhankelijk daarvan zou ik een nieuw contract voor een langere periode krijgen. En dan was er ook nog de uitdaging om op tijd een visum voor Amerika geregeld te krijgen.

Blij met het aanbod en het vooruitzicht dat ik nog dezelfde maand weer op zee zou zijn, stapte ik op de trein terug naar Amsterdam. Tegen de tijd dat ik weer thuis was, vond ik de spreekwoordelijke hond in de pot. Maar ik had toch geen trek en wilde graag met mijn ouders over een mogelijk nieuw avontuur praten. Zij reageerden enigszins gereserveerd, maar waren vooral blij voor mij en met een glimlach op hun gezicht gaven zij hun goedkeuring om op het aanbod in te gaan. De volgende dag stuurde ik de HAL een telegram met mijn akkoord en het verzoek de procedure voor de visumaanvraag te starten. Over enkele weken zou ik aan boord van het majestueuze schip de *Rotterdam* stappen.

Het stoomschip de *Rotterdam* was op de werf van Harland & Wolff in Belfast gebouwd en op 3 maart 1908 te water gelaten. Een schip met maar liefst drie dekken en zeven ruimen. Als reactie op de ramp met de Titanic werd in 1912 het achterdek verlengd om ruimte voor een aantal extra reddingsboten te creëren. Het was alweer het vierde schip met die naam in dienst van de HAL. De machinekamer was voorzien van twee quadrupel stoommachines

met een totaal voortstuwingsvermogen van 16.760 ipk waarmee een maximale snelheid van 16,5 knopen, ofwel dertig kilometer per uur, kon worden behaald.

De accommodatie bood ruimte aan 532 passagiers in de eerste klasse, 555 in de tweede klasse en maar liefst 2232 in de derde klasse. Daarnaast waren nog eens 470 bemanningsleden op het schip ondergebracht, waarmee het maximale aantal personen aan boord van het schip op 3789 kwam. Het was bij oplevering het grootste schip in de Nederlandse koopvaardijvloot. En het was het eerste lijnschip op de Noord-Atlantische vaart met een door glas omgeven promenadedek voor de passagiers van de eerste klasse.

Haar maidentrip met meer dan duizend passagiers, een recordaantal in die tijd, vond plaats op 13 juni 1908 vanuit Rotterdam met aankomst in New York op 7 juli. De *Rotterdam* was ook het eerste schip dat volgens contract voor de Nederlandse Posterijen post vervoerde. Het schip bleef in dienst tot 23 februari 1916 waarna het in de haven van Rotterdam werd opgelegd als gevolg van het toenemende gevaar van mijnen en Duitse onderzeeboten.

Op 24 januari 1919 keerde ze terug in dienst, gecharterd door de Amerikaanse regering voor het repatriëren van hun militairen uit Brest (Frankrijk). Exact tien maanden later stond ik buiten op het dek van dit prachtige schip onder een strakblauwe hemel uitkijkend over de haven en een deel van de stad Rotterdam, wachtend op het commando 'trossen los'. Ik had gewoon kriebels in mijn buik van de spanning en als ik hieraan weer terugdenk, voel ik ze wederom.

Onlangs begreep ik van een collega dat ze het schip uit de lijnvaart hebben gehaald en dat het wit is geschilderd. Tegenwoordig doet het dienst als cruiseschip voor vakanties naar het West-Indische gebied. Kennelijk is met deze activiteit wel geld te verdienen.

Eenmaal aangekomen in New York was er helaas weinig tijd om uitgebreid te passagieren. Naast dat de beschikbare tijd beperkt was, waren ook de hoge prijzen aanleiding om vooral aan boord van het schip te blijven. Uiteraard heb ik wel mijn kans gegrepen om Liberty Island, het eiland waarop het Vrijheidsbeeld staat, te bezoeken. Maar na het betalen van de reis ernaartoe en de entree van het standbeeld was mijn portemonnee nagenoeg leeg.

Achteraf kan ik met plezier terugkijken op deze eerste werkervaring aan boord van een commercieel lijnschip, maar het was voor mij wel meteen een harde leerschool. Voorafgaande aan de reis dacht ik over genoeg kennis en kunde te beschikken als het gaat om de voorbereiding en realisatie van zeer uiteenlopende gerechten. Misschien had ik hier nooit zo goed over nagedacht of was het voor mij iets vanzelfsprekends. Enkele jaren in de praktijk van de banketbakkerij en een grote reis op een oorlogsschip leken mij eigenlijk wel voldoende om aan het echte werk te gaan beginnen. Aan zelfvertrouwen had ik in ieder geval geen gebrek.

Maar dat alles bleek niet genoeg te zijn. Als ik meer hulp en begeleiding aan boord had gekregen, was het wellicht anders gelopen. Maar ik was en bleef die Amsterdammer in dienst bij een Rotterdamse onderneming, aan boord van een Rotterdams schip, met nota bene de naam *Rotterdam*. Verdomd accent ook.

Het werk in de kombuis bij de Koninklijke Marine bleek helemaal geen goede maatstaf voor het werk aan boord van commerciële lijnschepen. Bij de Marine was alles geregeld in processen en procedures. Afwijken was geen optie, want dan volgde een disciplinaire maatregel. Dus geen creativiteit en inventiviteit noodzakelijk, zelfs niet gewenst. Aan boord van de *Rotterdam* was dit juist een voorwaarde om überhaupt in de kombuis te kunnen functioneren. Het was me tijdens deze reis duidelijk geworden dat dit kwaliteiten zijn die ik zeker bezit, maar die nog verder ontwikkeld moesten worden.