

Cathalijne Boland

Reuchlins reis

De Holland-Amerika Lijn en de landverhuizers



ALFABET UITGEVERS

2023

Deze publicatie is mede tot stand gekomen dankzij
bijdragen van de Gemeente Rotterdam, het Prins Bernhard
Cultuurfonds en de Stichting Droom en Daad.

Copyright © 2023 Cathalijne Boland
Omslagontwerp bij Barbara
Omslagbeeld Bettmann / Contributor / Getty Images
Auteursfoto Peter Arno Broer
Typografie binnenwerk CeevanWee, Amsterdam

ISBN 978 90 213 4055 5
NUR 320

alfabetuitgevers.nl

Alfabet Uitgevers vindt het belangrijk om op milieuvriendelijke en verantwoorde wijze met natuurlijke bronnen om te gaan. Bij de productie van dit boek is daarom gebruikgemaakt van papier waarvan het zeker is dat de productie niet tot bosvernietiging heeft geleid.

*Zeven maal over de zeeën te gaan,
schraal in de kleren, wat zou het mij deren,
kon uit de dood ik die éne doen keren.*

(Fragment uit 'De gestorvene', Ida G.M. Gerhardt)

Voor mijn moeder,
die half Ulft leerde lezen
en schrijven.

Nolda Boland-Bles

1937-2022

Inhoud

Proloog 9

DEEL I – De landverhuizer

- 1 Eerste reis 15
- 2 Bremerbrieven 37
- 3 Holland America Line 55
- 4 Het stelen van de grens 73
- 5 Schipbreuk 89
- 6 De Morgan-trust 101

DEEL II – Thuishaven

- 7 Sourire d'avril 113
- 8 Girl next door 129
- 9 Vaders en zonen 141
- 10 'Groet het wurm' 159
- 11 Boten en treinen 177
- 12 De stoomvaartfamilie 203
- 13 De Rotterdam 221
- 14 De dame en de eenhoorn 235
- 15 Safely arrived quite well hope you likewise 253

DEEL III – Een schip dat niet zinken kan

16 Laatste reis 269

17 Ismay 289

18 Telegrammenstorm 305

19 Geloof en liefde 323

20 Open einde 341

21 Zeeslag 357

22 Overleven 373

Epiloog 389

Stamboom George Reuchlin 399

Ouderlijk gezin Athie Elink Schuurman 401

Lijst van trans-Atlantische stoomvaartmaatschappijen 403

Lijst van kartels in de trans-Atlantische stoomvaart 407

Verantwoording 411

Dankwoord 429

Bibliografie 431

Fotoverantwoording 443

Proloog

10 april 1912

In zijn hut keek George nog eens naar de foto van Athie, waarop ze Carolientje op schoot hield. Hij was door hun schoonzus gemaakt, speciaal om mee te nemen op deze reis. Geen stijve studioposes dus, maar een spontaan snapshot. Athie keek vrolijk in de lens, alsof ze net nog in een wilde achtervolging achter de kinderen aan had gezeten. Ook de ogen van Carolientje zaten vol leven. Gelukkig begon ze eindelijk goed aan te komen.

George was die ochtend voor de meute uit aan boord gegaan van de Titanic. Hij had het grootste deel van de tijd in zijn hut doorgebracht, een van de meest luxueuze *special staterooms* die er op het schip te vinden waren. Vlak voor het middaguur begon hij een brief aan Athie, maar bij het vertrekseinen legde hij zijn pen neer om de afvaart van het schip mee te maken. De White Star Line had geen fanfare geregeld voor de eerste reis van zijn nieuwste vlaggenschip. Toch stonden de kades vol op deze koude, zonnige aprieldag. De inwoners van Southampton waren massaal naar de haven gekomen om het schip uit te zwaaien.

De Titanic was het grootste schip ter wereld en had zes sleepboten nodig om de haven uit te kunnen varen. Langzaam passeerden ze twee schepen die met dikke kabels aan

de kade lagen afgemeerd. George herkende ze allebei. De grotere van de twee was de Oceanic van de White Star Line, de kleinere de New York van de American Line. Als mededirecteur van de Holland-Amerika Lijn wist hij veel over de passagiersschepen op de Noord-Atlantische vaart. Beide schepen waren tijdens hun maidentrips de grootste oceaanstomers van dat moment geweest. De New York in 1888, de Oceanic in 1899. Elke tien jaar waren de schepen in omvang verdubbeld. Het was een vreemde gedachte dat ook een schip als de Titanic nog een keer in omvang zou verdubbelen.

De Titanic veroorzaakte door zijn grote massa een sterke zuiging in het ondiepe water van de rivier de Test. George zag hoe de schepen aan de kade naar hen toe getrokken werden. Plotseling hoorde hij een serie oorverdovende knallen. De Oceanic begon sterk naar hen over te hellen, de New York kwam zelfs los van de kade. De kabels moesten geknapt zijn. Het kleinere schip kwam door de stroom razendsnel op hen afdrijven. Een aanvaring leek onvermijdelijk, tot een van de sleepboten op het laatste moment toeschoot en de New York wegtrok van de Titanic. Het scheelde geen meter, of het achterschip van de Titanic was geraakt. George slaakte een zucht van verlichting.

Direct hierna klonk het trompetsignaal voor de lunch.

Terug in zijn hut hervatte George zijn brief aan Athie, en beschreef het als 'een zeer interessant incident'. Een aanvaring tegen het achterschip had makkelijk een schroef kunnen ontzetten. Dan had het schip eerst gerepareerd moeten worden en had iedereen van boord moeten gaan. 'Ik was zeer onder den indruk van het groote verlies in geld wat dit voor de White Star zou hebben te beteekenen gehad, speciaal in aanmerking genomen de omstandigheid dat het schip voor

haar terugreis van New York reeds vol geboekt is. Gelukkig is een en ander goed afgelopen.’

George had twee dagen geleden afscheid genomen van zijn vrouw, en was daarna met de nachtboot naar Harwich gevaren. Ze wist al dat hij daar veilig aangekomen was – hij had haar zoals altijd een telegram gestuurd – maar nu deed hij uitgebreider verslag van zijn reis over de Noordzee. Die was zo stormachtig verlopen dat hij onmogelijk had kunnen slapen. Dankzij een dosis van het nieuwe middel Mother-sill's was hij in elk geval niet zeeziek geworden.

Athie was altijd bezorgd als hij op reis ging, de zee was gevaarlijk. Toch had ze dit keer beheerst afscheid genomen. Hij bedankte haar ervoor: ‘Ik ben zoo gelukkig, dat wij dien laatsten Maandagavond zoo rustig en ongestoord konden doorbrengen en mijn ouwe zoo flink was toen ik haar verliet. Het is zoo veel verstandiger en het is zoo veel prettiger voor dengeen die weggaat, wanneer een afscheid voor eenige weken met verstand tot de juiste proporties wordt teruggebracht. Je verdient er een extra stevigen zoen voor, herinner mij eraan bij mijn terugkomst.’

Ze schreven elkaar veel als hij op reis was. Ze wisten allebei precies waar en wanneer een brief nog op de bus kon om de ander nog op tijd te kunnen bereiken voordat een lange oceanreis begon. Eenmaal op zee stuurde hij haar telegrammen zodra zijn schip in het bereik kwam van een radio-kuststation.

De Titanic zou over een paar uur in Cherbourg zijn, daar werd de post afgegeven op het zeepostkantoor. De eerstvolgende brief zou hij pas in New York kunnen posten. Daarom schreef hij ook aan zijn kinderen. Henri, de oudste van vijf, met zijn blonde haar. Caroline van drie, die zo op haar moeder leek. En baby Maarten. Hij koesterde hun portretfoto's in zijn portefeuille. Hij liet ze graag zien, aan medepassa-

giers en aan kennissen in New York, en had er altijd veel succes mee.

Er lag een stapeltje ansichtkaarten op het bureau in zijn hut. Voorop een schildering van het schip en de tekst: 'White Star Line. Triple-Screw R.M.S. "OLYMPIC" and "TITANIC", 45,000 Tons each. The Largest Steamers in the World.' De Holland-Amerika Lijn had een soortgelijk schip in bestelling. De nieuwe Statendam zou iets kleiner worden, maar minstens zo luxueus.

Op de eerste kaart schreef hij: 'Lieve Henri, vind je dit geen mooie boot met vier schoorsteen? Dit is het grootste schip van de wereld. De kamers op dit schip zijn wel driemaal zoo groot als de salon bij ons thuis. Dag lieve Henri, een zoen van je Vader, voor jou en voor Maarten.'

En op de tweede: 'Lieve Carolientje, deze briefkaart zit je Vader op zee te schrijven op de boot waarvan het plaatje achterop staat. Er zijn hier verschillende kleine kinderen op het schip, jongens en meisjes, en ook een kleine baby, net als Maarten. Dag dag, een zoen van Vader.'

Vijf dagen later werd Athie, na haar dagelijkse middagwandeling in het Park, door haar vader bij de uitgang opgewacht. De Titanic was die nacht tegen een ijsberg gevaren. Hij bezwoer haar dat alle passagiers in reddingsboten waren overgebracht.

George zou in veiligheid zijn – maar Athie was er niet gerust op.

I Eerste reis

1891

De golven kwamen van opzij aanrollen en lieten het schip schommelen. Als een wieg, maar te hard, te wild. George moest zich aan de leuning van de trap vastgrijpen om niet te vallen. Eenmaal aan dek zocht hij zijn weg half staand, half kruipend, totdat hij een plek vond waar hij min of meer overeind kon blijven zitten. In zijn kajuit had hij het niet uitgehouden, hij moest eruit, hij had lucht nodig en een horizon. Heen en weer ging het, alsmar heen en weer, het schip kreeg geen seconde rust. Massa's water kletterden op het dek, alsof er wagonladingen steenkolen op werden uitgestort. De golven leken het schip vanaf de zijkant omver te willen duwen. Donker en groot kwamen ze aangerold. Het was beangstigend, maar George mocht niet laten blijken dat hij bang was. Hij was de zoon van de directeur, zijn angst zou besmettelijk zijn.

De Spaarndam was bijna 135 meter lang, bijna 13 meter breed. Het was een stoomschip met hulpzeilvermogen, veel groter dan de schepen uit zijn kinderjaren. In Rotterdam lag het als een trots schip aan de kade, maar op zee was het niet meer dan een smal scheepke in de storm. Er was niets wat hij kon doen om zich beter te voelen. Hij moest de storm over zich heen laten komen, en zijn vertrouwen stellen in de

kapitein. Eén dek lager zaten de landverhuizers, met zijn honderden op een kluitje, even ziek als hij, even bang. Hij hoorde flarden van hun psalmgezing, dat vredig klonk, misplaatst, als op een kalme zondagochtend in een Zeeuws of Fries gehucht. Daardoorheen de rituele gezangen van de Russische joden, onbekende, exotische klanken.

Twee dagen duurde het voordat de storm ging liggen en hij weer op zijn benen en zijn maag kon vertrouwen. Voordat hij opnieuw aan tafel kon, om acte de présence te geven. George Reuchlin was pas zestien jaar, maar als zoon van de directeur van de Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij zat hij op de ereplaats: rechts van de kapitein. George zou over een paar jaar bij 'de Maatschappij' gaan werken en op een dag zou hij zijn vader opvolgen. Dat was de wens van zijn vader en zijn vaders wil was wet. De tafelschikking lag vast voor de duur van de reis. Hun draaistoelelen stonden even onwrikbaar vastgeschroefd in de vloer.

Zijn moeder Caroline Schumacher had een goed hart en hield van kinderen. In 1871, het jaar waarin ze met Otto Reuchlin was getrouwd, organiseerde ze samen met drie andere dames uit de gegoede stand van Rotterdam een Sint-Nicolaasfeest voor arme kinderen. Ze zamelden geld en speelgoed in via een advertentie in de krant. Een maand later kreeg ze haar eerste kind, precies een jaar later haar tweede. Nummer drie arriveerde als een verlaat sinterklaascadeau op de ochtend van 6 december 1874, tegen een uur of negen. De baby kreeg de doopnamen van haar vader: Johan George, roepnaam George. In de Franse uitspraak, ondanks het feit dat de wortels van de familie Reuchlin diep in Duitsland lagen.

George werd geboren in een van de pakhuizen aan de Bierhaven, boven de wijnhandel die al drie generaties in de

familie was. De zeilschepen met bordeaux en rijnwijn kwamen uit Frankrijk en Duitsland naar de stad aan de Maas, en keerden terug met een keur aan exportproducten uit Holland, Duitsland en Oost-Indië. Goudse kaas, Westfaalse ham, Indische specerijen.

De stoomschepen van de Maatschappij van zijn vader waren groter en lagen een stukje verder stroomafwaarts aan de rivier. De oceanastomers brachten niet alleen vracht naar Amerika, maar ook mensen. Landverhuizers werden zij genoemd. Zeeuwen, Friezen en Duitsers, die naar Amerika wilden emigreren om beter te kunnen boeren. Op de terugreis namen de schepen Amerikaans graan aan boord, dat daar heel goedkoop geproduceerd werd, en allerhande stukgoed.

George' vader, Otto Reuchlin, was een van de oprichters van de directe voorloper van de Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij. Begin 1871 was hij samen met Antoine Plate van start gegaan onder de naam Plate, Reuchlin & Co. Ze waren allebei nog jong en hielden kantoor in Antoines ouderlijk huis aan de Wijnhaven. Hier ontwierpen ze de statuten voor hun onderneming, en keurden ze de bouwplannen voor hun eerste schepen goed. Antoine was vijfentwintig, Otto achtentwintig, en allebei waren ze nog niet getrouwd. Dat laatste was belangrijk om in het zakenleven voor vol aangezien te worden. Toch wisten ze voldoende investeerders te vinden voor een lijndienst per stoomschip tussen Rotterdam en New York.

Die bereidheid om te investeren had te maken met de aanleg van de Nieuwe Waterweg, waardoor Rotterdam een directe verbinding met de zee zou krijgen. Maar afgezien daarvan werd het ook een keer tijd. Liverpool, van oudsher dé vertrekhaven voor emigranten uit Europa, had al in 1840

een eerste stoomvaartmaatschappij gekregen met een wekelijkse afvaart naar Amerika. Toen de emigratie naar Amerika vanaf eind jaren 1840 sterk was gaan stijgen door mislukte revoluties en mislukte aardappeloogsten in Europa, was de ontwikkeling 'van zeil naar stoom' heel hard gegaan in het emigrantenvervoer. In Liverpool waren er steeds meer rederijen opgericht, en vanaf het midden van de jaren vijftig waren ook in Glasgow, Bremen, Hamburg en Le Havre trans-Atlantische stoomvaartmaatschappijen van de grond gekomen. De definitieve omslag van zeil naar stoom had zich in de loop van de jaren zestig voltrokken. Het stoomschip was sneller, veiliger en comfortabeler dan het zeilschip ooit was geweest.

Rotterdam haakte als havenstad dus laat bij deze ontwikkeling aan, maar ook weer niet té laat. Door de combinatie van passagiers- en vrachtvervoer naar een continent dat nog helemaal openlag, was het een beloftevol bedrijf. Er leek nog ruimte voor nieuwe lijnen. Niet voor niets had Liverpool er pas nog een rederij op Amerika bij gekregen – de zevende – en zou Antwerpen in 1872 met een eerste lijn volgen.

Plate en Reuchlin werden door de vennoten tot de directeurs benoemd van de nieuwe Rotterdamse rederij. Ze bestelden direct twee nieuwe stoomschepen, 80 meter lang, 11 meter breed, 9 meter diep. Iedere volgende generatie schepen zou groter zijn, meer vracht kunnen vervoeren, en meer passagiers. Maar het begon met de Rotterdam en de Maas, twee schepen, vernoemd naar hun thuishaven.

Bij de oprichting van Plate, Reuchlin & Co was Otto Reuchlin al een paar jaar verloofd met Caroline Schumacher, een jeugdliefde. Zij kwam net als hij uit de Waterstad, zoals het oude stadsdeel van Rotterdam vanwege zijn vele kleine havens werd genoemd. Ze trouwden eind april, met Antoine

Plate als een van hun getuigen. Caroline was mooi om te zien. Op het portret dat Otto van haar in zijn portefeuille droeg, is haar gezichtsuitdrukking zacht en ingetogen. Otto respecteerde zijn vrouw. Jaren na haar dood zou hij in een gepeperde brief aan een zakenrelatie wijzen op het belang van het heldere oordeel van de vrouw, dat zij 'in hare objectiviteit' kon geven.

De nieuwe stoomschepen Rotterdam en Maas waren in 1872 aan hun reizen naar New York en terug begonnen, maar met twee schepen lukte het niet om een maandelijks lijndienst waar te maken. Zonder gegarandeerd vertrekschema was de nieuwe stoomvaartonderneming uit Rotterdam niet interessant genoeg voor aanbieders van vracht. Er was geld nodig om de vloot uit te breiden en in 1873 werd de commanditaire vennootschap Plate, Reuchlin & Co omgevormd tot een naamloze vennootschap. De nv kreeg een nieuwe naam: Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij. In het dagelijkse spraakgebruik door directie, werknemers en Rotterdammers 'de Maatschappij' genoemd, of afgekort *NASM*. Pas veel later, in 1896, zou 'Holland-Amerika Lijn' als tweede officiële bedrijfsnaam aan de statuten worden toegevoegd. Dit gebeurde vooral om de internationale klanten tegemoet te komen, die hun tong braken over de lange Nederlandse naam. De afkorting *HAL* was en bleef binnen het bedrijf echter uit den boze, die moest *NASM* zijn en blijven. Net zoals in het logo: een afbeelding van de scheepsvlag. Groen-wit-groen, met in de witte baan de letters *NASM*.

Pijnlijk genoeg was de Amerikaanse economie al een paar maanden na de totstandkoming van de *NASM* in een depressie beland, waardoor de emigratie uit Europa onmiddellijk stagneerde. Otto Reuchlin, een geboren optimist, dacht dat deze terugslag de *NASM* niet zou raken omdat er in

Rotterdam vooral boeren en landarbeiders aan boord gingen. Dat was een inschattingsfout. Het aantal landverhuizers daalde dramatisch, net als de vrachttarieven. George kwam ter wereld aan het eind van een jaar dat niet goed was geweest voor de zaken. Het boekjaar 1874 bracht een flink verlies.

De crisis duurde veel langer dan gedacht, pas in 1879 trok de economie weer aan. In het decennium daarna had de NASM het nog steeds zwaar. Door de felle concurrentie tussen de vele Europese stoomvaartmaatschappijen was het bijna onmogelijk om winstgevende vrachttarieven te rekenen. Erger nog: in de jaren tachtig waren niet minder dan zes NASM-schepen door storm, brand, aanvaringen en ongelukken vergaan. Vooral in de mist en in de nacht was het gevaarlijk op zee. Er werd geen winst gemaakt, en de reputatie van de NASM kreeg een knauw.

Antoine Plate had het na de eerste tien jaar voor gezien gehouden. Hij werd opgevolgd door Jan Volkert Wierdsma, oud-marineofficier. Otto Reuchlin bleef op zijn post. De directie moet tijdens al die moeizame jaren veel charisma en overtuigingskracht tentoon hebben gespreid, want de aandeelhouders bleven aan boord. Het kon niet anders of de Amerikaanse economie zou weer aantrekken en opnieuw grote aantallen emigranten naar zich toetrekken. Bovendien hadden niet alleen de nieuwkomers zoals de NASM het moeilijk in de stoomvaart op Amerika. De gevestigde stoomvaartmaatschappijen uit Engeland en Duitsland kampten met dezelfde problemen: overcapaciteit in het aanbod aan vrachtruimte, en een opgedroogde emigrantenstroom. Zwakkere ondernemingen zouden de moeilijkheden niet overleven, maar de NASM wel.

Dat was het verhaal waarin Otto bleef geloven.