



150 jaar Nederlandse Scheepvaartaffiches

Vincent Verschoor / Irene Jacobs / Tom Nouwen / Arjan den Boer

Uitgeverij THOTH Bussum

INHOUD

6	10	76	126	276					
INLEIDING	REDERIJEN	BESTEMMINGEN	THEMA'S	ONTWERPERS					
12	Batavier Lijn	78	Afrika	128	Binnenvaart- passagiersvervoer	278	Ontwerpersbiografieën A-Z	302	Afbeeldingsbronnen Literatuur Digitale bronnen
16	Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (KNSM)	82	Azië	136	Waterrecreatie			303	Colofon Over de auteurs
	Koninklijke West-Indische Maildienst (KWIM)	90	Groot-Brittannië	152	Vrachtvaart				
		96	Madeira en Canarische Eilanden	160	Boottreinen				
20	Stoomvaart-Maatschappij 'Nederland' (SMN)	100	Middellandse Zee	168	Het passagiersschip				
26	Holland-Amerika Lijn (HAL)	106	Scandinavië	178	Passagiers				
36	Stoomvaart Maatschappij Zeeland (SMZ)	110	Noord-Amerika	194	Werken op zee en in de haven				
		116	Midden-Amerika	214	Beurzen, tentoonstellingen en evenementen				
44	Stoomboot-Reederij Fop Smit & Co.	120	Zuid-Amerika	232	Propaganda en promotie				
50	Koninklijke Rotterdamsche Lloyd (KRL)			246	Koninklijke Marine				
56	Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) Java-China-Japan Lijn (JCJL) Koninklijke Java-China Paketvaartlijnen (KJCPL)			256	Productreclame				
64	Koninklijke Hollandsche Lloyd (KHL)								
68	Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij (VNS)								
72	Koninklijke Nedlloyd (NLL)								

1830-1958

Batavier Lijn

De Batavier Lijn was een lijndienst voor vracht, pakketpost en passagiers tussen Rotterdam en Londen. De dienst werd in 1830 ingesteld door de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (NSM). Deze binnenvaartrederij begon een zeedienst met het raderstoomschip *De Batavier*, aanvankelijk tussen Antwerpen en Londen, later tussen Rotterdam en Londen. *De Batavier* was een middenmaat stoomboot en niet bijzonder luxueus, maar had wel een goede reputatie voor betrouwbaarheid en veiligheid. Literair kreeg het schip bekendheid doordat de Engelse romancier William Makepeace Thackeray en de Deen Hans Christian Andersen er over schreven. Vanwege deze naamsbekendheid kregen alle latere schepen op de lijn min of meer dezelfde naam.

Op het vroegste affiche uit 1890 is de *Batavier II* afgebeeld, het eerste schroefstoomschip van de NSM. De vroege datering blijkt uit de hulpzeilen, de effen schoorsteen met zwarte top en uit de vermelding van de NSM. Pas na de overname door Müller & Co. zou de grote witte ‘M’ op een rode band in gebruik worden genomen. Interessant is de prominente afbeelding van de scheepswerf en machinefabriek op het eiland Fijenoord, het latere Wilton-Feijenoord, want de NSM had zich ondertussen ook op scheepsbouw toegelegd.

De NSM kreeg in de laatste jaren van de negentiende eeuw te kampen met concurrentie. Na afstoting van verschillende lijndiensten bleef alleen die op Londen over. In 1895 nam Wm. H. Müller & Co. het bedrijf over, om in 1897 officieel de naam Batavier Lijn in te voeren. Deze lijn was lange tijd het paradepaardje van de rederij en trok regelmatig de aandacht. Zo werd in 1904 het stoffelijk overschot van Paul Kruger, de laatste staatspresident van de Zuid-Afrikaanse Republiek, met de *Batavier VI* naar zijn thuisland overgebracht. Verder maakte de koninklijke familie meermaals gebruik van de Batavier Lijn voor reizen naar Engeland.

Twee anonieme affiches van vlak voor de Eerste Wereldoorlog zijn gestoeld op twee gedachten. Het oudere affiche benadrukt tekstueel de gemakkelijkste route tussen Rotterdam en Londen, terwijl het beeld de link legt tussen heden en verleden met de allereerste raderstoomboot en het nieuwste schroefstoomschip. De man in traditionele klederdracht versterkt deze boodschap van continuïteit. De tekst van het latere affiche benadrukt het comfort van de ondertussen dagelijkse dienst met ‘a full night’s rest’. Beeldend wijst een oudere, vermoedelijk bereide heer een jong echtpaar de weg. Hij wijst zowel op de af te leggen route en het schip als op de naam Batavier Lijn.

Avant-garde

Rederijdirecteur Anton Kröller wist via zijn kunstminnende vrouw Helene Kröller-Müller dat avant-gardekunstenaars uitzonderlijk pakkende affiches konden maken. Toen Bart van der Leck hier rond 1916 voor gevraagd werd, schreef hij aan een vriend: ‘Vind je het niet merkwaardig dat ik een affiche te maken heb voor de Batavierlijn? Werk waar ik zoo vaak aan gedacht heb als begerenswaard? En nu in opdracht!’ Uit de bewaard gebleven voorstudies blijkt dat Van der Leck veel gespeeld heeft met de positionering van de verschillende elementen. Het iconische scheepsprofiel van de *Batavier IV* en ook de stijl van de mensfiguren aan de kade – die aan oud-Egyptische figuren doen denken – stonden echter van meet af aan vast.



Anoniem, *Rotterdam – Londen, drie maal per week*, NSM, 1890 | SAR G-0000-0034

Anoniem, *Most Comfortable Route: Batavier Line*, Müller & Co., ca. 1905 | MMR P3836

Anoniem, *Have a Full Night's Rest and take the Batavier Line*, Müller & Co., ca. 1910 | SAR G-0000-0105

Ook de Deense kunstenares Franciska Clausen, die in Parijs werkte, was verheugd en misschien wel verbaasd toen ze bij een ontwerpwedstrijd werd geselecteerd. 'Een affiche, voor een Nederlandse stoombootmaatschappij, ik moet twee ontwerpen maken (...) Nu heb ik nog nooit belettering of een affiche gedaan, maar ze willen iets kubistisch en opvallend; ze zijn eerst bij Cassandre geweest, *le roi des affiches*, hij is heel beroemd en wordt overal gezien, maar hij vroeg maar liefst 65.000 francs, zulke bedragen gaan er in om. Er worden kapitalen uitgegeven aan moderne reclame en die verdienen ze waarschijnlijk terug. Het is een nieuwe kunstvorm, en op een bepaalde manier heel interessant.' Hoewel Clausens kubistische ontwerp uit 1928 misschien minder geraffineerd is dan dat van Van der Leck, valt haar gebrek aan ervaring er zeker niet aan af te zien.

Het affiche van Emmanuel Gaillard uit 1935 maakt visueel duidelijk dat de stoomvaartlijn zich onderscheidde van andere diensten op Engeland. Alleen aan boord van de Batavier Lijn kon men immers tot voorbij de Tower Bridge in Londen varen. In Rotterdam vertrokken de schepen 's avonds vanaf de Boompjes, om de volgende ochtend in hartje Londen aan te meren. Eerst gebeurde dat aan St Katharine Docks nabij de London Bridge, later bij Custom House aan Wool Quay bij de Tower Bridge. Passagiers die haast hadden, konden de boot al bij Tilbury – later bij Gravesend – verlaten met een tender (hulpschip), om in die plaatsen een snellere trein naar Londen te nemen. Dezelfde route werd 's avonds in omgekeerde richting afgelegd.

Na de Tweede Wereldoorlog verloor de Batavier Lijn aan marktaandeel. De rederij had nog maar één passagiersschip en de concurrentie op zee en in de lucht nam toe. In 1958 werd de dienst op Londen opgeheven en kwam er een einde aan de oudste stoomvaartlijn van Nederland.

Bart van der Leck, *Rotterdam – Londen*, Müller & Co., 1916 | MMR P4837

1873-1984

Holland–Amerika Lijn (HAL)

De Holland-Amerika Lijn, de makkelijkere naam van de Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij (NASM) die in 1873 werd opgericht, heeft in haar lange geschiedenis veel migranten en toeristen vervoerd over de wereldzeeën. In het migrantenvervoer ligt min of meer de oorsprong van de maatschappij. In het derde kwart van de negentiende eeuw wilden of moesten veel mensen weg uit Europa, daartoe gedreven door armoede, werkloosheid of godsdienstvervolging. Een nieuw en naar verwachting beter leven zochten zij veelal in de Verenigde Staten van Amerika. Al deze – vele miljoenen – migranten gingen per schip van Europa naar Amerika.

De vroegste affiches van de NASM ofwel de Holland-Amerika Lijn (een naam die de rederij zelf in 1896 toevoegde) richtten zich duidelijk op deze migranten. De hoop was dat zij hun passage zouden boeken bij de Nederlandse HAL en niet bij een van de Europese concurrenten als de Red Star Line uit Antwerpen of de Hamburg Amerika Linie. De HAL maakte het migranten zo makkelijk mogelijk: naast de overtocht per schip konden ze ook de treinkaartjes naar Rotterdam (korte tijd ook Amsterdam), het verblijf aldaar en het treinvervoer binnen de VS verzorgen.

De affiches lieten zien dat de HAL moderne stoomschepen had die de passagier veilig, snel en comfortabel zouden vervoeren. De *Spaarndam* bijvoorbeeld, die pronkt op het affiche uit 1890. Het schip is groot in vergelijking met de (opzettelijk) kleine bootjes die er omheen zijn afgebeeld. Rook komt uit de schoorsteen om het krachtige stoomvermogen te laten zien, en de boeg snijdt door het water om snelheid te suggereren. De affiches zijn ook duidelijk over de plaatsen van vertrek en bestemming: van Rotterdam of Amsterdam naar met name New York. De reisrichting is veelzeggend: van Europa naar Amerika. Dat zogenoemde spijtoptanten de reis ook terug maakten, zien we niet terug: daar werd in Nederland niet voor geafficheerd.

De vroege affiches van de HAL schonken opmerkelijk veel aandacht aan de mens die gaat reizen. Zo toont een affiche van rond 1890 een rijk geklede vrouw die aan boord van een sloep wordt begeleidt om haar naar het schip te brengen dat gereed ligt op de rede. Op een ander affiche uit circa 1900 zwaaien twee evenzeer duur geklede vrouwen een HAL-schip uit. Dat hier rijke mensen worden afgebeeld is opmerkelijk, want de meeste migranten hadden weinig geld en reisden dan ook in de derdeklas. Zij zijn wel op andere affiches afgebeeld.



Charles Rochussen, *Netherlands American Line to Rotterdam / Amsterdam*, HAL, 1890
SAR G-0000-0410

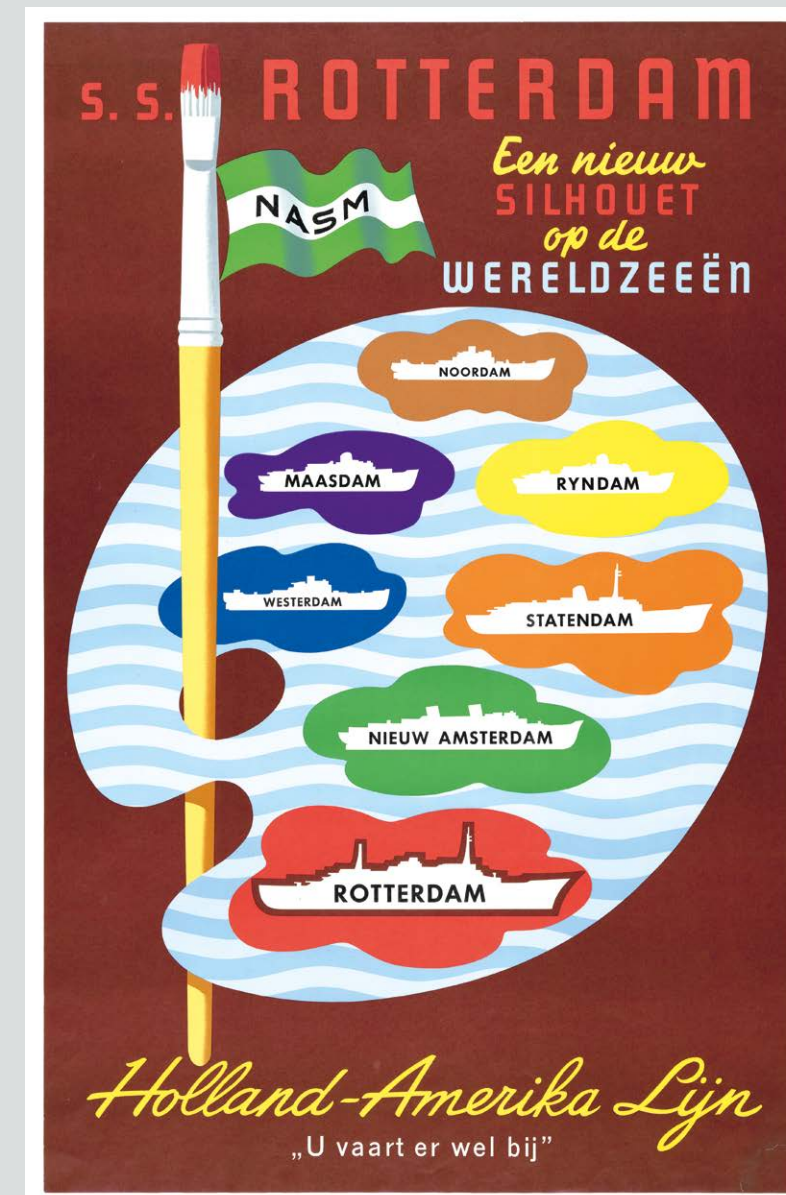


Anoniem, *Rotterdam / Amsterdam – New York und Baltimore*, HAL, 1890 | SAR G-0000-0157



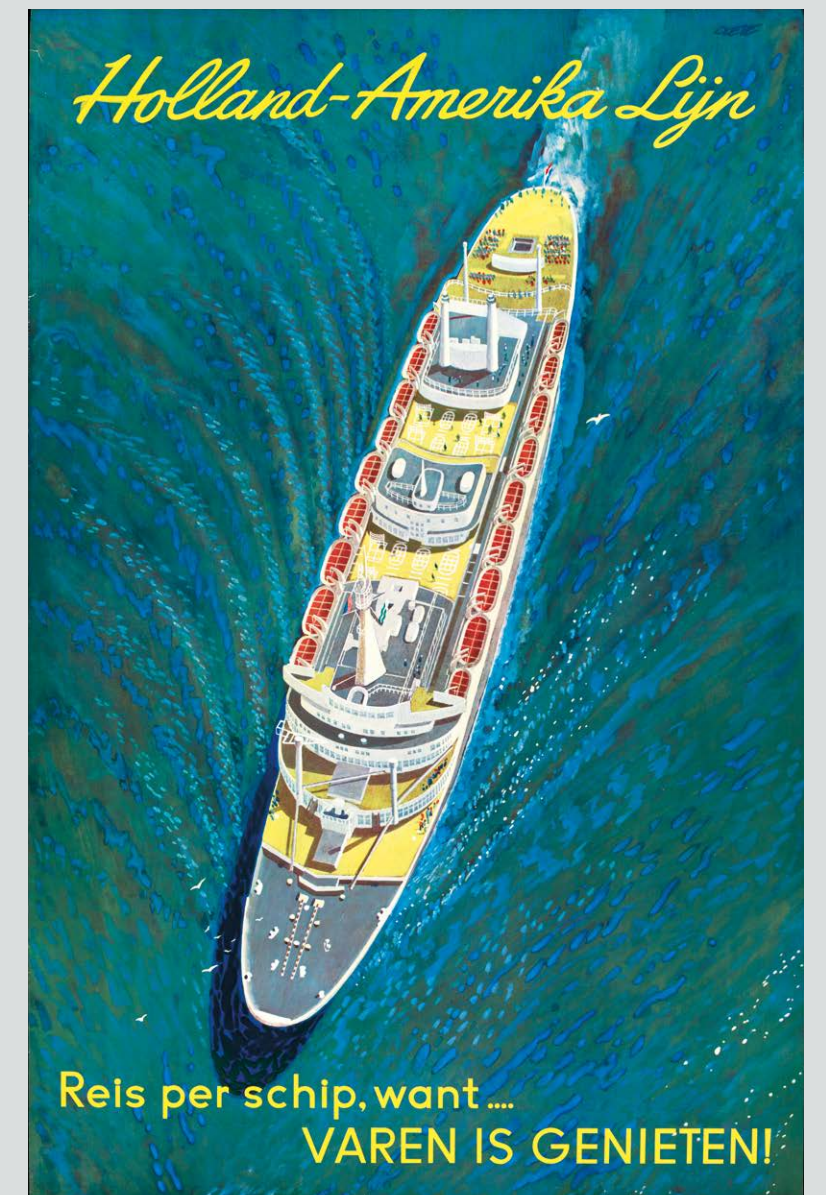
Cees Jocker, s.s. *Statendam*,
HAL, 1928 | MMR P3004

Wim ten Broek, *Holland-Amerika Lijn*,
HAL, 1936 | MMR P2668



Reyn Dirksen, s.s. *Nieuw Amsterdam*, HAL, 1953 | MMR P3688

Anoniem, s.s. *Rotterdam: Een nieuw silhouet op de wereldzeeën*, HAL, ca. 1960 | HSM 1994.5111



Eppo Doeve, *Reis per schip, want ... varen is genieten!*, HAL, 1961 | SAR G-0000-0343

Groot-Brittannië

Het ligt heel dichtbij maar is tegelijk ver weg. Want anders dan onze andere buurlanden was Groot-Brittannië - tot de aanleg van de Kanaaltunnel - alleen over water te bereiken. Niet zo vreemd dus dat juist scheepvaartmaatschappijen de Britse eilanden promootten. Althans, ze maakten reclame om vooral met hún schepen de oversteek over de Noordzee te maken, om daarna bezienswaardigheden in Engeland, Wales of Schotland te bezoeken. Bij affiches van de Stoomvaart Maatschappij Zeeland (SMZ), de Hollandsche Stoomboot Maatschappij (HSM), de Batavier Lijn en de Stena Line valt op dat het vooral om de schepen gaat en de bestemming vrijwel ontbreekt.

Reizen naar Groot-Brittannië is zo oud als de weg naar Rome. Zo'n reis moesten reizigers eeuwenlang zelf organiseren, maar dat werd hen vanaf de negentiende eeuw grotendeels uit handen genomen. De Britse Thomas Cook staat bekend als de 'vader van het toerisme' omdat hij in 1855 het eerste reisbureau begon en zogenoemde pakketreizen organiseerde. Dat het mogelijk werd een 'totaalpakket' aan toeristen aan te bieden kwam mede door het bestaan van rederijen als de Batavier Lijn, die schepen speciaal op dit traject inzetten en volgens dienstregeling voeren. Toch werd er geen intensievere promotie gemaakt voor Engeland, Schotland of Wales. In 1911 verzuchtte een journalist van *Holland Express*, tijdschrift voor reisverkeer en gezelschapsleven: 'De Engelschen hebben tot nu toe zich niet veel moeite gegeven hun overmooi land bekend te maken. De Schotsche hooglanden, het eiland Wight ... ze zijn vermaard, doch de groote stroom toeristen vloeit er niet heen. 't Is of de zee, hoe weinig breed dan ook, en hoe gemakkelijk over te steken, de menschen terughoudt.'

Nederlandse rederijen legden op hun affiches de focus op de schepen en de plaatsen van vertrek en aankomst. Alsof alleen de overtocht en niet de bestemming van belang was. Een uitzondering hierop vormt het affiche van de Hull & Netherlands Steamship Co. uit 1930, waarop twee mannen in traditionele kledij een grote kaart van het Verenigd Koninkrijk vasthouden. Ditzelfde affiche laat meteen een ander aspect zien dat vaak terugkwam: de prijs van de oversteek. Voor enkele rederijen volstond het, hun passagiers te vertellen dat zij de goedkoopste waren. Hoeveel er dan precies betaald moest worden, werd niet altijd vermeld. Een ander affiche van de Hull & Netherlands Steamship Co. doet dat wel: een kaartje voor een enkele overtocht in een eerste klas hut kostte bij hen 9 gulden, voor een retour 12 gulden.

De meeste affiches laten echter de schepen zien, zoals die met het fraaie (naamloze) stoomschip met hulpzeilvermogen dat in een dienst voer van de HSM, de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM) en de London and North Western Railway (LNWR), of het affiche van de Stena Line van zo'n 100 jaar later waarop de *Stena Britannica* de hoofdrol heeft. Hoewel het ontwerp van het eerstgenoemde affiche uit circa 1890 heel traditioneel overkomt, was het stoompassagiersschip in die tijd nog relatief nieuw en lieten de maatschappijen dus juist zien helemaal met hun tijd mee te gaan. Een stoomschip voer veel sneller dan het oudere zeilschip, dus de tekst 'snelvarende stoomschepen' was niet zonder reden. Bovendien zorgde stoomkracht ervoor dat er op tijd gevaren kon worden, want de schepen waren niet afhankelijk van wind of stroming. Stoomvaart maakte het dus mogelijk dat er – net als voor treinen – een dienstregeling kwam. Zoals bijvoorbeeld op het affiche 'England and the Continent via Hull and Rotterdam' uit 1910 en op het fraai gestileerd vormgegeven 'Nach England' uit 1926 van Austin Cooper.

Ook de vertrek- en aankomstplaatsen en de vaarroute kregen aandacht. De oudere affiches, zoals die met de ferry *Whitby Abbey*, brengen zelfs de kades in beeld waarvandaan de schepen vertrokken. Hoewel de route Nederland-Engeland eenvoudig lijkt, werd ook die vaak verbeeld. Op verschillende affiches staat een kaart, soms alleen van het Verenigd Koninkrijk, andere keren ook van het vasteland van Europa.



Anoniem, *Til England*, SMZ, ca. 1955 | HSM S.4642(07)



Austin Cooper, *Nach England*, SMZ, 1926
SBB P_C08_0048de

Reyn Dirksen, *England via Hoek van Holland – Harwich*, SMZ, 1955 | MMR P3431



Noord-Amerika

Begin twintigste eeuw waren affiches over reizen naar Noord-Amerika vooral gericht op de grote migratiestroom. Nederlanders, maar ook talloze emigranten uit andere Europese landen, maakten voornamelijk op basis van economische of religieuze motieven de oversteek naar de 'Nieuwe Wereld' om daar een beter leven op te bouwen.

Noord-Amerika werd door veel Europeanen gezien als een plaats vol kansen, progressie, moderniteit en vrijheid. Affiches ter promotie van reizen naar Noord-Amerika bevatten vaak krachtige symbolen die het idee van deze moderne utopie voedden. Een veelgebruikt visueel element is het Vrijheidsbeeld. Voor menig reiziger was de belofte van persoonlijke vrijheid, bijvoorbeeld op religieus vlak, een van de belangrijkste redenen voor de oversteek. Ook gold het beeld als een symbool van gastvrijheid voor wie langs vaart: terugkerende landgenoten, tijdelijke bezoekers of emigranten, iedereen is welkom in de Verenigde Staten.

Op een vroeg affiche van de Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij 'Holland-Amerika Lijn' (NASM/HAL) is een schip met zeil- en stoomaandrijving afgebeeld. Daarnaast is ook het vrijheidsbeeld al voorzichtig te zien. Het was een eerste herkenningspunt voor de passagiers voordat zij hun bestemming bereikten via Ellis Island, lange tijd het belangrijkste immigratiestation van de Verenigde Staten. Op andere affiches speelt het vrijheidsbeeld een prominentere rol. Een affiche van de HAL uit de jaren 1920 beeldt het zelfs buitenproportioneel groot af. Hierop zien we ook de *Volendam*, toentertijd samen met de *Veendam* het grootste stoomschip van de rederij. Op een affiche van Frans Mettes is het Vrijheidsbeeld zelfs de absolute blikvanger en niet het schip.

Ook de skyline van New York, met de wolkenkrabbers als bakens van moderniteit en economische voorspoed, is een veelgebruikt beeldelement. Op een affiche uit omstreeks 1910

is deze nog bescheiden afgebeeld; de nadruk lag vooral op de *Potsdam* van de HAL. Op het affiche door Wim ten Broek voor de Wereldtentoonstelling van 1939 in New York speelt de skyline een grotere rol. Op de voorgrond zien we het passagiersschip *Nieuw Amsterdam*, op de achtergrond enkele bouwwerken van de wereldtentoonstelling zoals een gedenknaald en een grote bol, met daar weer achter de stadscontouren van New York. In het midden daarvan is het sieraad van de stad zichtbaar: het in 1931 geopende Empire State Building. Het affiche met de Wereldtentoonstelling laat zien New York niet alleen meer een bestemming was voor emigranten. Ook toeristen en zakenlieden reisden steeds vaker met de HAL.

De ontwikkeling van New York is goed zichtbaar op een affiche uit de jaren 1970. Daarop is de technologische vooruitgang van de scheepvaart uitgebeeld met een gestileerd zeilschip, afgezet tegen een reusachtig cruiseschip. Op de achtergrond zijn de in 1970-1971 geopende Twin Towers dé blikvangers van het stadsgezicht, in plaats van het Empire State building. De skyline van New York was veranderd, maar bleef symbool staan voor de *American Dream* die een enorme aantrekkingskracht had op migranten, toeristen en zakenlieden.

Naast beloftes van moderniteit en stedelijke ontwikkeling werden reizigers ook verleid met het natuurschoon dat Noord-Amerika te bieden had. Zo waren Canada en Alaska populaire bestemmingen voor natuurliefhebbers. Op affiches van de Europe-Canada Line is het esdoornblad een veelgebruikt beeldelement. Zo'n blad wordt al sinds de achttiende eeuw gebruikt als symbool voor Canada, dat ook terugkomt in de vlag. Voor de Alaska Cruises van de HAL moesten spectaculaire foto's van enorme gletsjers de potentiële reizigers enthousiasmeren.



Anoniem, *Rotterdam / Amsterdam – New York / Buenos Ayres*, HAL, ca. 1890 | SAR G-0000-0611



Anoniem, *Holland-Amerika Linie*, HAL, 1928 | SAR XXIII-1973-0205