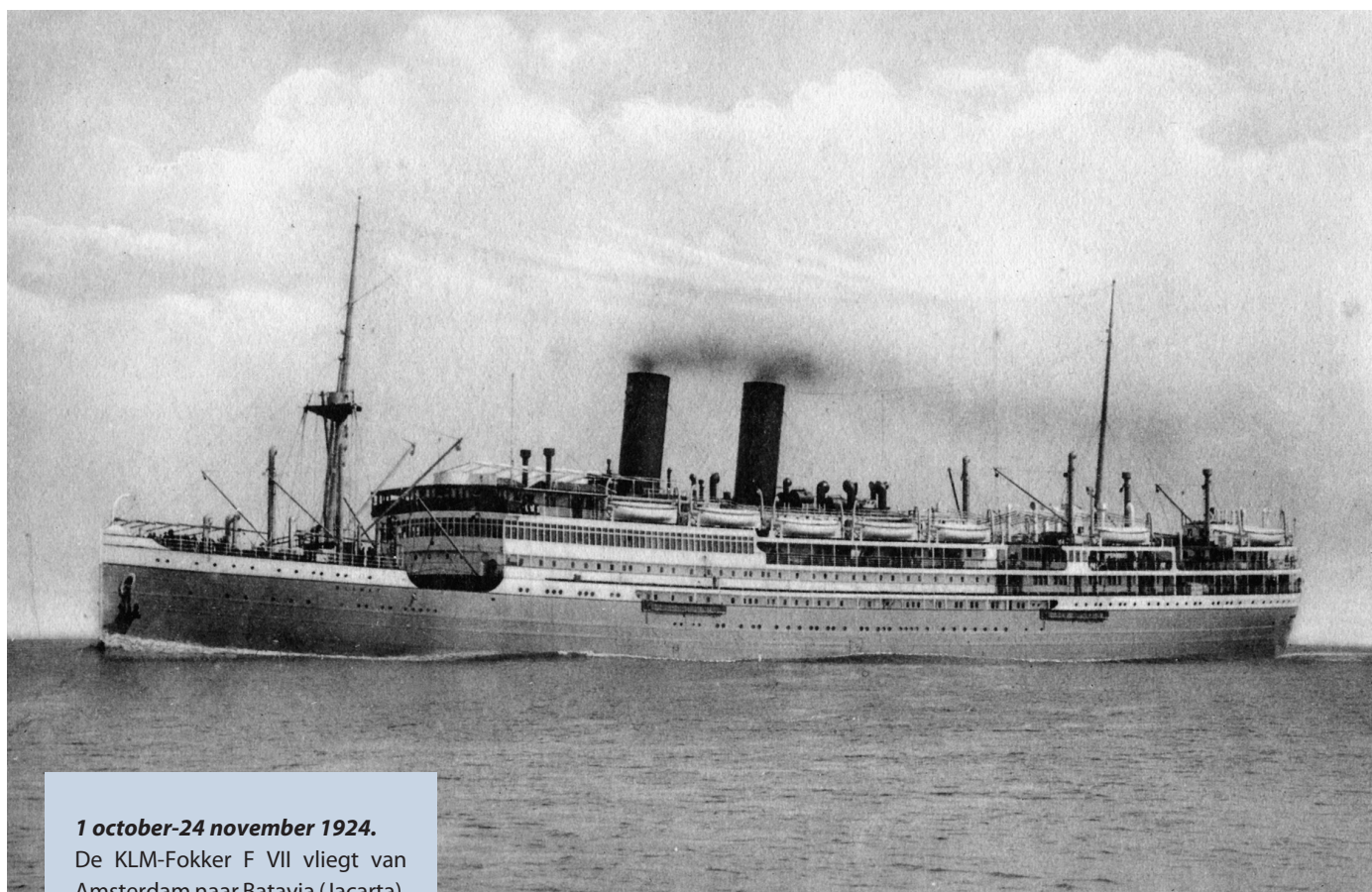


LX Nederland (1918-1940)



1 oktober-24 november 1924.

De KLM-Fokker F VII vliegt van Amsterdam naar Batavia (Jakarta).

20-24 oktober 1934.

De KLM vliegt naar Melbourne in het kader van de MacPherson Robertson-race met een gewoon lijntoestel, de Noordamerikaanse Douglas DC2 *Uiver*, geleid door luchthelden K.D. Parmentier en J. Moll.

20 december 1934.

KLM's Fokker F XVIII *Snip* bereikt West-Indië en opent hiermee een tweede "levenslijn" (de eerste leidt naar Nederlands-Indië).

Maritieme naties als Engeland en Frankrijk kwamen ondanks de crisisjaren met imposante passagiersschepen. De Nederlandse rederijen staken geen geld in prestigeobjecten van een dergelijke proportie, bleven uitermate terughoudend. Hulp van regeringssubsidies bleef uit, ging naar de KLM.

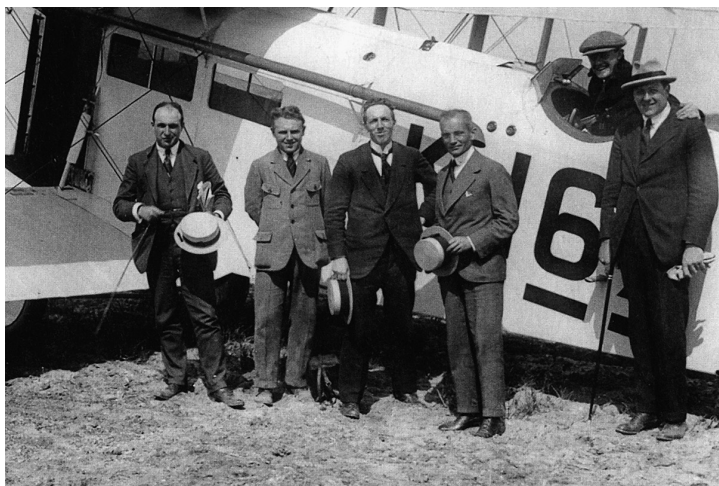
Ter compensatie van de verloren gegane opvolgster van *ss Rotterdam* (als de Britse *Justicia* getorpedeerd) vatte de H & W-werf te Belfast voor de Holland-Amerika Lijn de bouw van een nieuwe bodem aan. Omdat de werf opnieuw faal-

dss Slamet was in 1924 het grootste schip van de Rotterdamsche Lloyd, getooid met twee schoorstenen en een staafstevan tot 1931. Ze mat 11.406 brt op een lengte van 147,14 meter en was goed voor 398 passagiers (139 I; 158 II; 69 III; 32 IV). Oliegestookte Parsons turbines. Afbeelding naar een onbeschreven ansichtkaart uit haar geboortjaar.

de in de afwerking werd het casco naar Rotterdam gesleept en bij Wilton-Fijenoord afgebouwd. Deze *Statendam* (III) (zie pagina 4) werd geen kolen- maar een olie-stoker, een turbineschip, een driepijper. Nog steeds beschouwd als een klassiek voorbeeld van scheepsarchitectuur. Ook deze bodem kwam door oorlogsomstandigheden om, begin mei 1940. "Gelukkig was de trots van onze koopvaardij in die dagen buiten bereik van de waanzinnige vernietiging." De rapporteur van dit nieuws doelde op *ss Nieuw Amsterdam*, het vlaggeschip niet alleen van de HAL, van de gehele natie!: "Een eerlijk schip, dat vóór alles een schip was en geen hotel; een schip dat op slag de harten van ons allemaal veroverde." Want het was na jarenlange onderhandelingen, veel gezeur en bewonderenswaardige vasthoudendheid van haar directie, soms riekend naar chantage, dat de HAL erin geslaagd was er bij de regering steun voor dit werkelijk schitterende schip uit te slepen. In 1938 kwam deze eindelijk in de vaart: *Nieuw Amsterdam* (zie pagina 79), zo populair bij het Nederlandse volk dat een poging om haar in 1968 voor sloop te verkopen luide protesten uitlokte.

Met steun van de opperbevelhebber van de land- en zeemacht kon een Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam (ELTA) worden georganiseerd, geopend door de koningin der Nederlanden op 1 augustus 1919. Op 7 oktober daaropvolgend zag de NV Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM) voor Nederland en haar koloniën het licht.

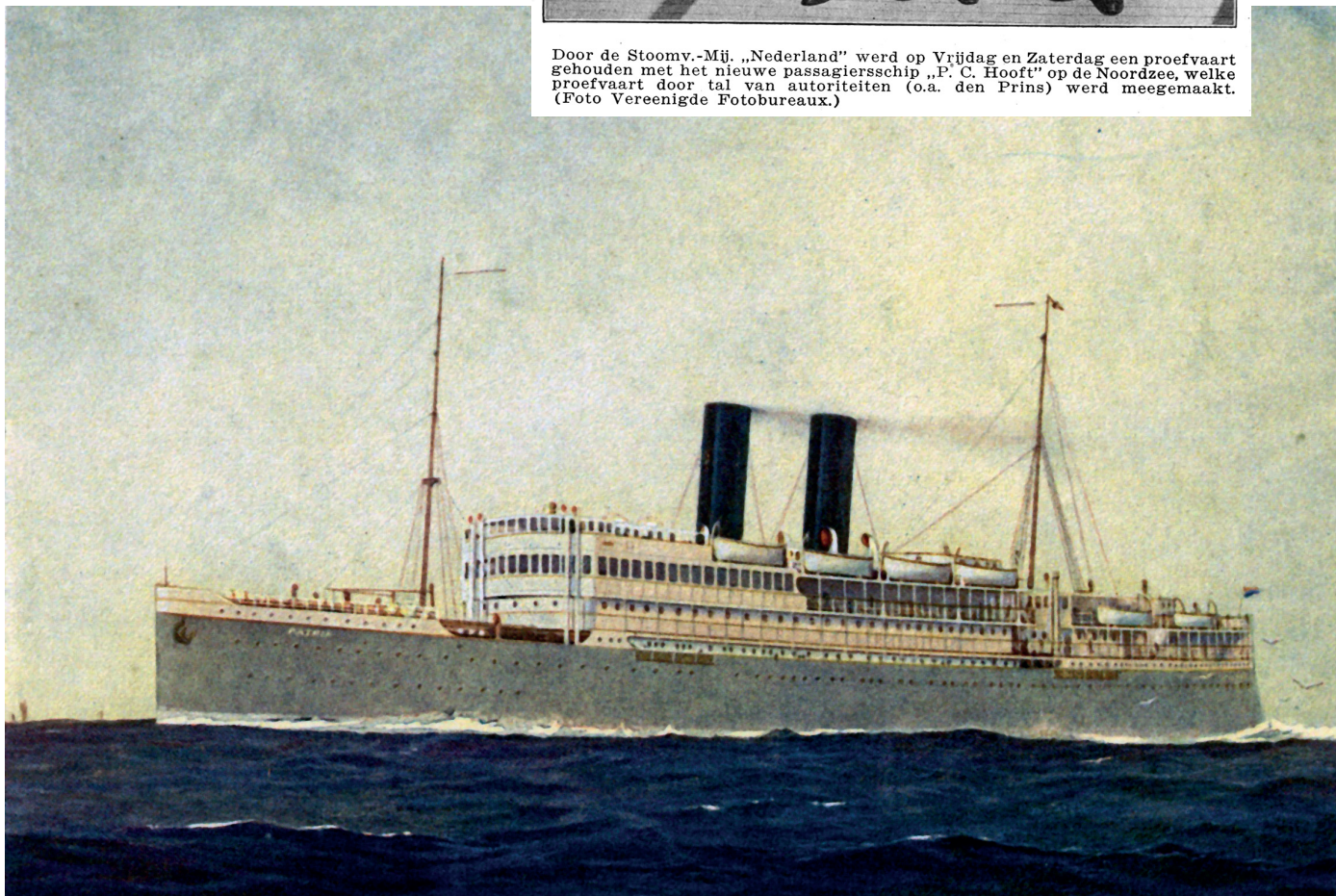
In een tijdschrift van onbekende datum begin jaren '20 verscheen deze foto naar aanleiding van een vlucht met een van de eerste KLM-toestellen, een De Havilland, gecharterd van de Aircraft Transport and Travel Ltd. voor de lijnverbinding Amsterdam-Londen.



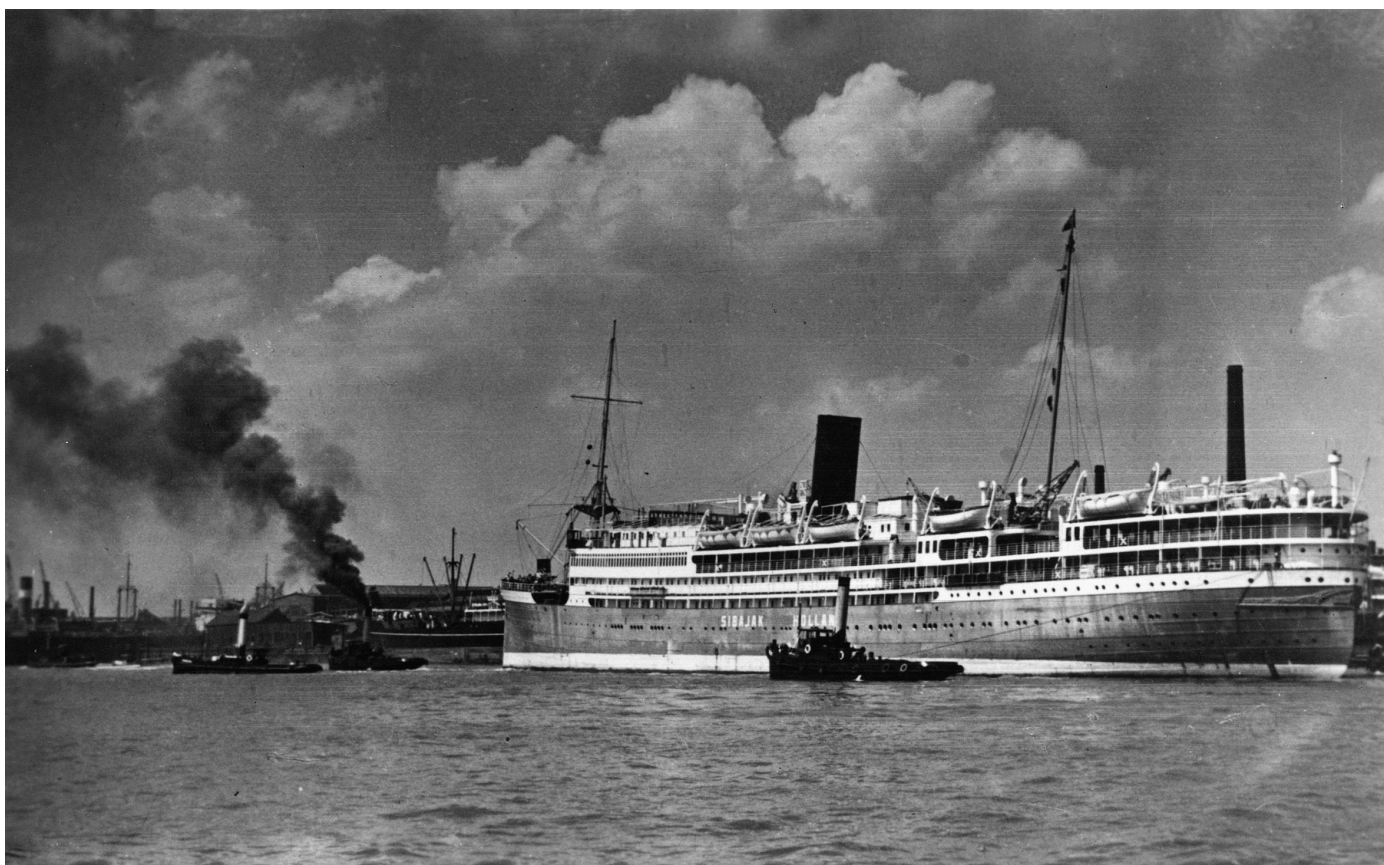
De proefvaart van SMN's nieuwe aanwinst Pieter Corneliszoon Hooft gaf aanleiding tot deze foto.



Door de Stoomv.-Mij. „Nederland” werd op Vrijdag en Zaterdag een proefvaart gehouden met het nieuwe passagiersschip „P. C. Hooft” op de Noordzee, welke proefvaart door tal van autoriteiten (o.a. den Prins) werd meegemaakt. (Foto Vereenigde Fotobureaux.)



Patria (9.891 BRT) was besteld in 1914 maar kwam vanwege de oorlog pas in 1919 gereed. Patria's streng gelijnde, bijna rechthoekige bouw toonde hoe een eerbiedwaardig stoomschip er uit hoorde te zien. Ze was RL's eerste schip met stoomturbines en een kruiserachtersteven. De "De Schelde"-werf bouwde haar voor het vervoer van 334 passagiers, later vermeerderd tot 369. Dit is een kaart van ca. 1924, naar een olieverf van, vermoedelijk, E.M. Eden.

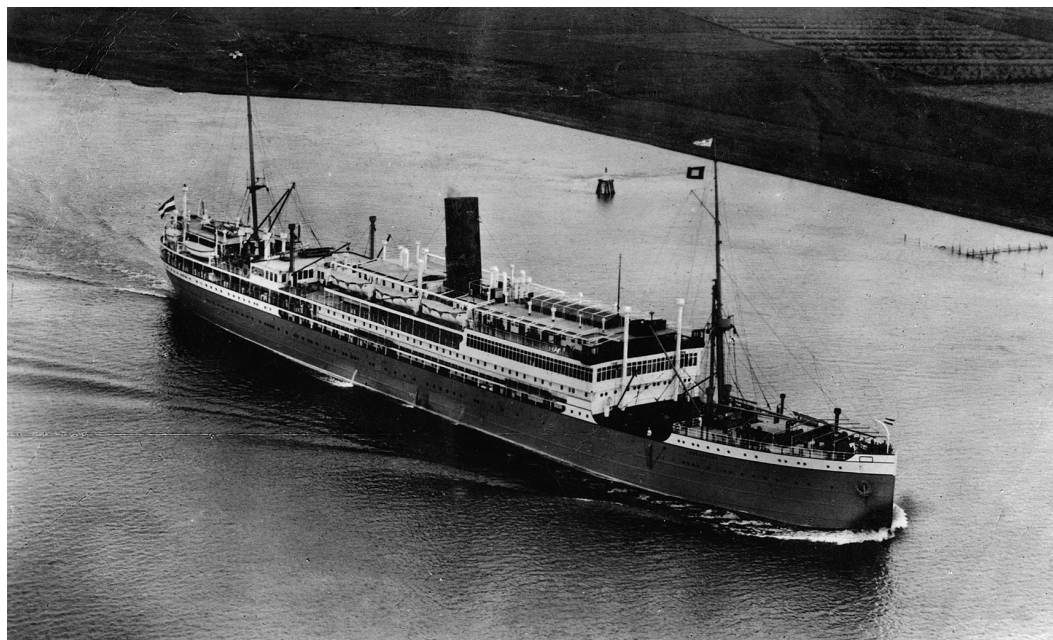


Nauwkeurige studie van deze twee foto's uit 1939 van dss Sibajak doet veronderstellen dat de opnames kort na elkaar zijn gemaakt. Gelet op de windrichting en de positie van het wolkendek is het RL-schip naar SB gedirigeerd en de sleepboot naast haar weggeretoucheerd. Sibajak's tonnage: 12.040 brt; machine: Schelde-Sulzer diesel van 10.000 pk voor een dienstsnelheid van 17,5 z/m/u. Oorspronkelijk bedoeld voor 454 passagiers in drie klassen vervoerde ze er na een verbouwing tot emigrantenschip in '50 niet minder dan 956. Gebouwd in Vlissingen, 1928; gesloopt te Hong Kong, 1959.



De directie van St. Mij. Nederland stelde de bestelling van een nieuw passagiersschip voor de vaart op het Oostindische deel van het koninkrijk tot ver na de crisisjaren uit. Het zag er toen slecht uit voor Nederland, ook voor de koopvaardij. Eind 1930 lagen 16 van SMN's vracht- en vracht/passagiersschepen (VP's) werkeloos tegen de kant. De kans op nieuwe schepen achtte de directie gering, in 1934 hief ze de afdeling Nieuwbouw op. Modellen voor een modern passagiersschip die een jaar eerder in een sleepbassin waren beproefd, verdwenen in de laden. Toch waren haar *Jan Pieterszoon Coen* en *Johan de Witt* aan vervanging toe, en was *Christiaan Huygens* in 1932 verbrand. De Rotterdamsche Lloyd stond er gunstiger voor, maar vond een renovatie van *Slamat* mooi genoeg en beraamde een vlootvernieuwing pas in 1942, omdat er dan enkele schepen bedankt zouden moeten worden. Omdat het bloed kruipt waar het niet gaan kan, hield de Lloyd desondanks samen- en ruggespraak met bouwwerf "De Schelde" te Vlissingen, resulterend in "Begroting

In 1926 kwam dss Indrapoera; RL's eerste mailschip met dieselmotoren en stromend water in de hutten van de meeste van de 339 passagiers. "Beste familie," schreef P.R. van Alderwerelt op "29 October 1928" naar Zeeland. "Op de andere zijde een voorstelling van mijn toekomstplannen. Ik ben namelijk druk bezig met vertrekken naar Indië en zit tot ver over mijn ooren in het afscheidnemen, zorgen voor de uitrusting enz. Moet U nog een stelletje karbouwen voor me op zicht hebben uit Indië? U hoort vanuit Nice nog wel wat van me. Met hartelijke groeten aan allen."

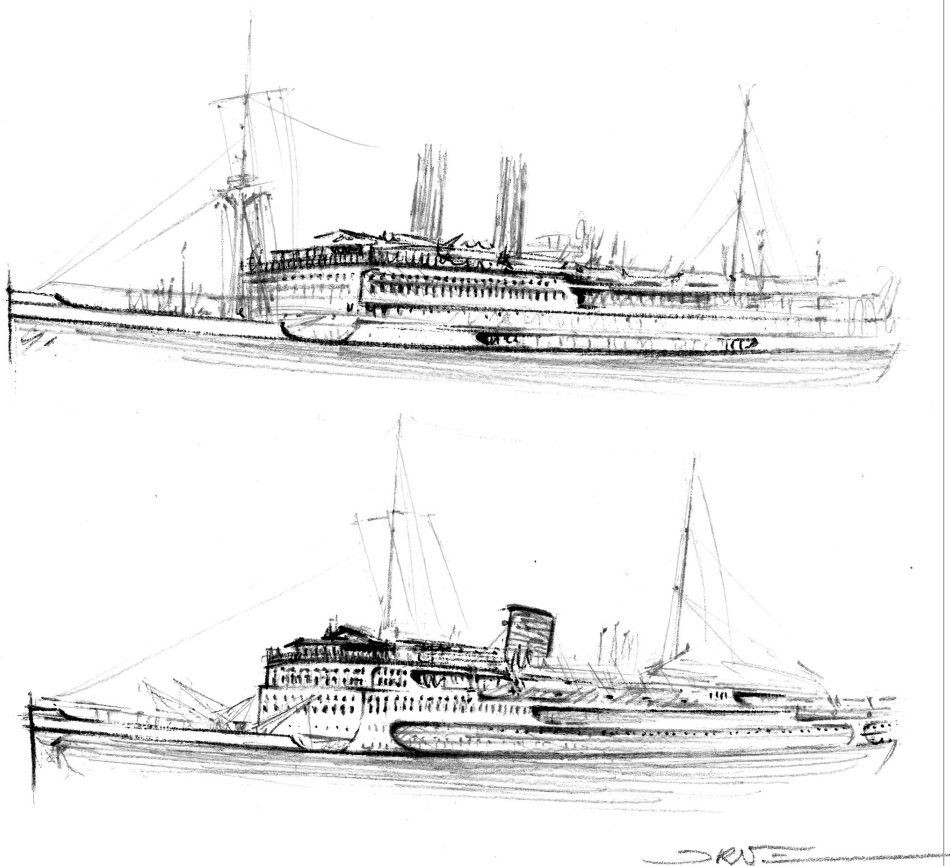


Onder:
Tussen Slamat en
Indrapoera/Dempo zaten
zes jaren. Dit is het werk van
ingenieurs als J. Blokland Vis-
ser van de "De Schelde"-werf.
(tek.: A. Zuidboek)

3086a Passagierschip voor R.L. 16 Juli 1938", een plan voor een juiste machine-installatie.

In 1936 kwam SMN's afdeling "Nieuwbouw" weer tot leven, net als heel Nederland trouwens. Behalve nieuwe VP's moest er een nieuw passagierschip komen. Het project werd toevertrouwd aan hoofdingenieur H.N. Prins, werkzaam voor SMN sinds 1917 en in '36 voluit bezig aan HAL's nieuwe vlaggeschip.

Het valt ons moeilijk ons voor te stellen dat de SMN en de RL bij de plannen voor een nieuwe Oost-Indiëvaarder de handen niet ineensloegen. Beide ondernemingen waren immers in samenwerkend verband actief met de vaart op Nederlands-Indië. Hun nieuwe schepen bleken niettemin verschillend van karakter. Geen enkele overeenkomst in uiterlijk, niet in het groot, niet in het klein. SMN's *Oranje* (zie omslag en pagina 72) had niet de druppelstevan aan de voorvoet, *Willem Ruys* (zie pagina 107-8, 146) wel; *Oranje* droeg één schoor-

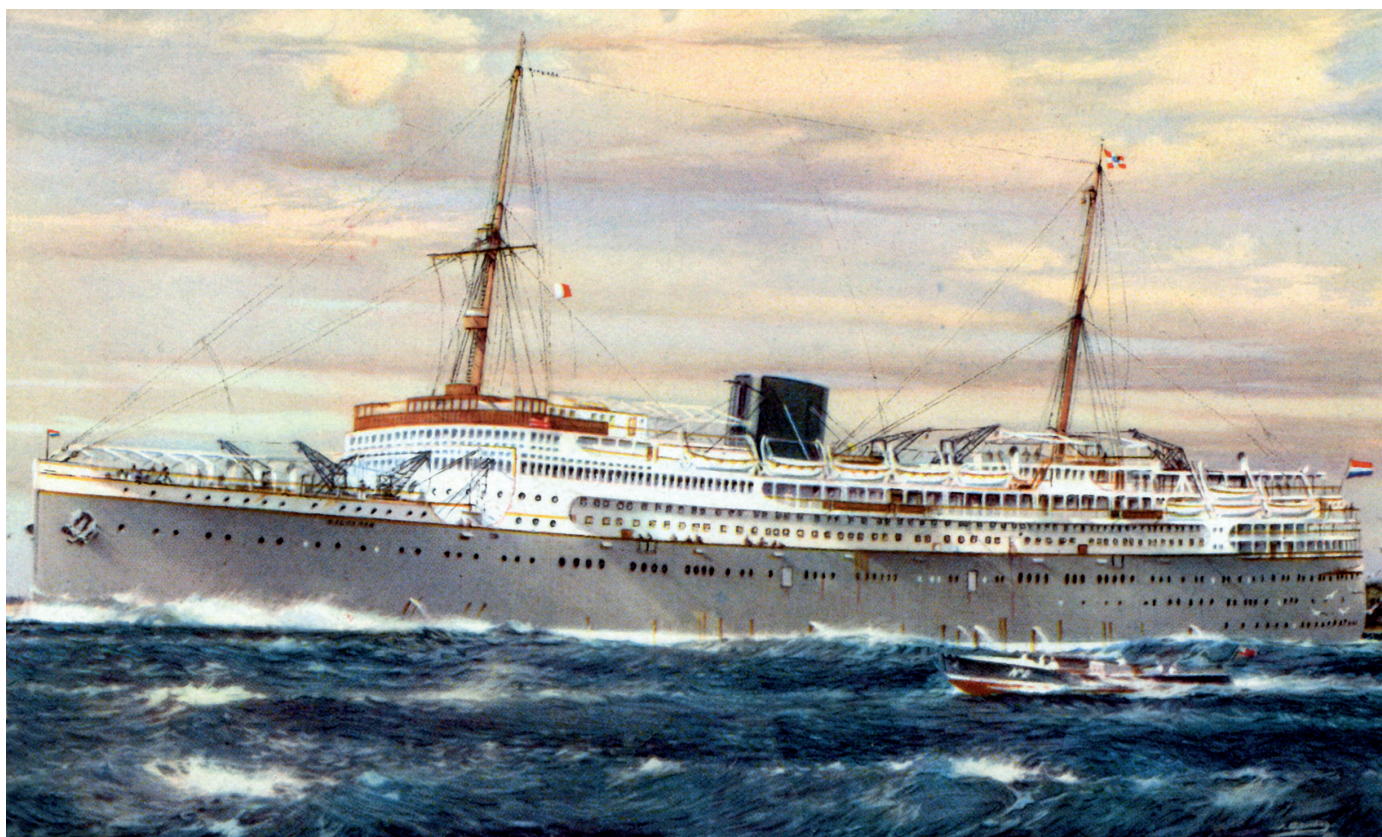




Met de uitvinding van de stoomtrein in aansluiting met het stoomschip kreeg de mensenwereld haast. Een draagbaar horloge was voortaan een onmisbaar deel van de attributen van een heer van stand. Zeker nu het vliegtuig er aan kwam. Een relatiegeschenk in de vorm van een “knol” was een goed idee van de reclameafdeling van de RL.

Zoodra de Duitschers de Schelde-stad betraden en hun begeerige oogen vielen op dat monumentale “bouwnummer”, kreeg onmiddellijk de gedachte vorm: “Daar blijf je van af!” Uitgesproken hoefde dit parool eigenlijk niet te worden (...) En zoo heeft in taaie vastbeslotenheid alles meegewerkt om de afwerking te vertragen, de materialen te laten onderduiken, het Deutsche toezicht te “verlakken”. Toen de indringers vaten met dynamiet in het voorruim lieten zakken, heeft de O.D.-ploeg der Schelde, levensgevaar niet achtend, het ontstekings-apparaat met een cementvulling onbruikbaar weten te maken. Dank zij dit alles is den overweldiger de prooi ontgaan. Vier en ‘n half jaar heeft het casco van dit zeekasteel het Duitsch geweld getart.*)

*) Citaat uit de tekst op de eerste bladzijde van een bescheiden, titelloos drukwerkje ter gelegenheid van de waterlating van ms *Willem Ruys*, 1 juli 1946.



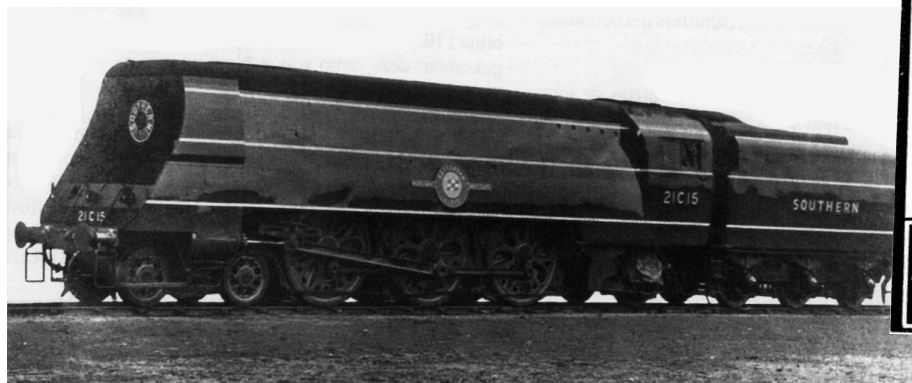
Deze meesterlijk geschilderde afbeelding van J. Spurling op een RL-postkaart stelt naar believen de zusterschepen dms Baloeran of Dempo voor, van 1930-’1. Beide tegen de 17.000 brt en 175 m lang en uitgerust met Schelde-Sulzer diesels voor een dienstsnelheid van 18 zm/u; beide ook met accommodaties verzorgd door H.P. Mutters voor 1.100 passagiers. Baloeran werd gestolen door Duitsland en liep in 1943 op een mijn bij IJmuiden; Dempo ontmoette een jaar later in de Middellandse Zee een Duitse onderzeeboot met een voor haar noodlottige afloop.

steen, RL's *Willem Ruys* twee; *Oranje* één mast, de ander twee; *Oranje* twee schroeven, de ander drie. *Oranje* ontving in 1939 haar naam en koos slechts aarzelend zee; de ander kreeg, hoewel in 1939 op stapel gezet, pas in 1947 haar naam: *Willem Ruys* en ging vlot te water. *Oranje* was het laatste passagiersschip dat voor WO II in dienst werd genomen, de ander het eerste passagiersschip dat in Nederland na de oorlog te water ging.

De kiel van RL's toekomstige trots was gelegd in januari 1939, maar stapelloop en afbouw werden door de oorlog tegengehouden. Ze bleek, wat zeelui noemen, een "gelukkig" schip. Gedurende alle oorlogsjaren op de helling overleefde ze alle bombardementen. Haar machines werden af en toe gebruikt om de stad van elektriciteit en drinkwater te voorzien.

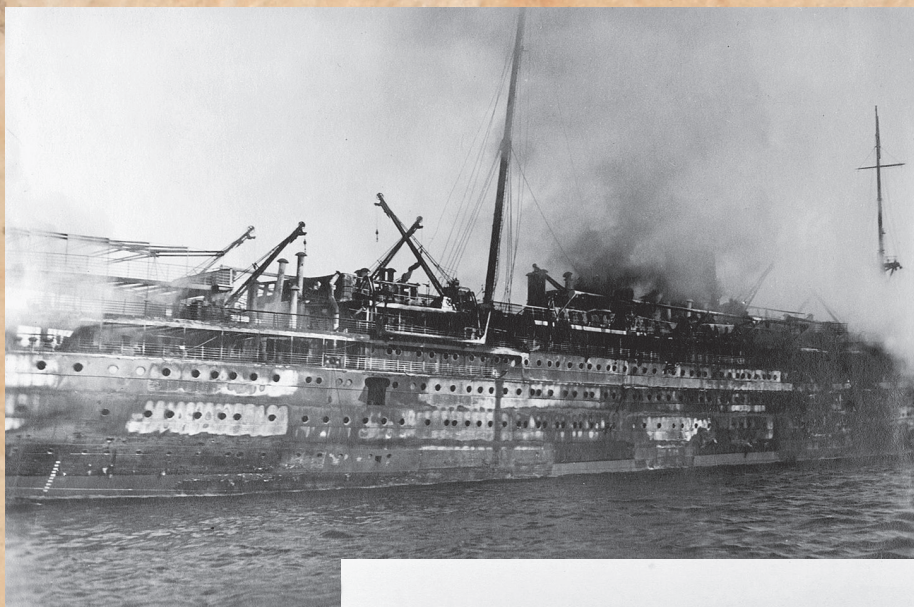
"16/5/20. Lieve Thera! Eindelijk zijn we weg. Het schip schommelt erg. Hier op dit plaatje zie je hem. Hoe gaat het met jou? Ik ben nog niet zeeziek. Nu dag." Deze kaart van Jan Pieterszoon Coen is een Franse kleurenversie in spiegelbeeld van een chamoix-kleurige kaart van 1918. Coen (11.140 brt) zelf dateert van 1915 en ging in 1940 voor haar werkgever SMN verloren.

Tussen de jaren 1926 tot 1940 vervoerde de "boottrein" passagiers voor de St. Mij. "Nederland" en de Rotterdamsche Lloyd naar Genua of Marseille waar men van of aan boord gingen van de Indiëvaarders. Hierbij de route van de SMN naar en van Genua, de trein ernaast was echter een Engelse "boottrein" voor de diensten vanuit Londen naar de Kanaalhavens als Dover, Weymouth, Southampton e.d. Deze locomotief met de naam "Rotterdam Lloyd" kwam in actie in november 1945, ze droeg de naam omdat de RL voor de oorlog Southampton in haar vaarplan had.

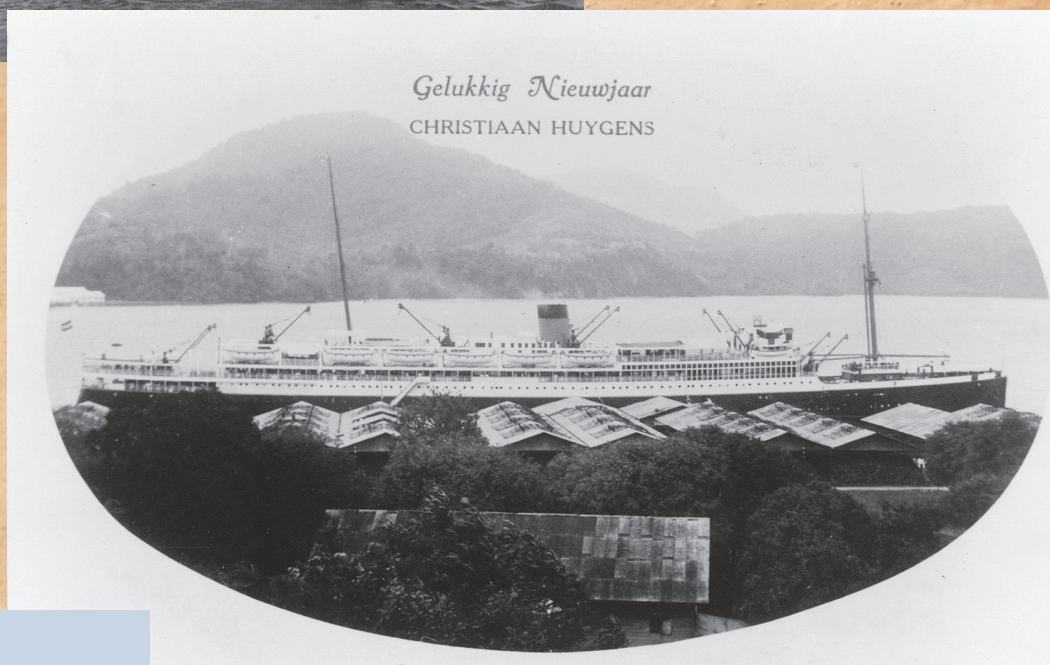


Twee postzegels uitgegeven op 20 augustus 1928 "ter voldoening van het lucht-recht". De 75 centszegel gold de 1e postvlucht tussen Nederland en Indië in 1924, de 40 centszegel de postvlucht Nederland-Indië vv in 1927. (naar ontwerpen van C. Lebeau)





Een heftige brand verwoestte P.C. Hooft in 1932. Ze was SMN's eerste motorschip, niet in Nederland maar in Frankrijk gebouwd. Dit is een kaart uit een serie van 10 foto-kaarten "in Koperdiepdruk" met de "Netto opbrengst ten bate van het Crisis Comité".



Gelukkig Nieuwjaar
CHRISTIAAN HUYGENS

1936.

De Duitse Zeppelin *Hindenburg* opent een vaste luchtverbinding (lijndienst) over de Noord-Atlantische Oceaan.

1937.

Bij de landing te Lakehurst vliegt luchtschip *Hindenburg* in brand. Dit, na meer rampen met luchtschepen, betekende het einde van het luchtschipverkeer.

Christiaan Huygens was een zusterschip van Hooft, gebouwd bij de NDSM te Amsterdam (1927) en op dat moment het grootste mailschip van de SMN - een mooi, slank vaartuig. 16.286 brt op een lengte van 167,64 meter voor een passagiersbestand van 572 personen. Na een werkzaam leven in augustus 1945 bij Westkapelle op een mijn gelopen en vergaan. Op deze nieuwjaarskaart ligt ze in Padang, Sumatra. (coll.: J.G. Nierop)