Holland-Amerika Lijn

Holland-Amerika Lijn

Reclameschilderij met een allercharmantst hooggehouden
Statendam; *Jan van Beers, 1900 | Collectie van de auteur.*

Nico **Guns**

Holland-Amerika Lijn

Geschiedenis van een rederij

WalburgPers

De Nieuw Amsterdam *op het beroemde affiche van Wim ten Broek, 1936.*

INHOUDSOPGAVE

Inleiding 7

1 1816 – 1872: De wortels van de NASM 9

2 1873 – 1884: Het eerste decennium 35

3 1885 – 1898: Uit de kinderschoenen 47

4 1899 – 1913: Groot door landverhuizers 59

5 1914 – 1919: Eerste Wereldoorlog 67

6 1920 – 1933: Interbellum 77

7 1934 – 1939: Sanering 87

8 1940 – 1947: Tweede Wereldoorlog 93

9 1948 – 1964: Wederopbouw 101

10 1965 – 1972: Containers en cruises 113

11 1973 – 1978: De tweede eeuw 119

12 1979 – 2000: In nieuw vaarwater 123

13 2001 – heden: De 21e eeuw in 129

Register van HAL-schepen 138

Geraadpleegde literatuur 142

Geraadpleegde archieven 143

Colofon 144

INLEIDING

Op verzoek van Uitgeversmaatschappij Walburg-Pers schreef ik – min of meer 'parallel' aan die exhibitie en ter geleiding ervan – een beknopte rederijgeschiedenis die werd gepubliceerd in een handzaam vierkant boekje, zowel in de Nederlandse als in de Engelse taal.

Tien jaar later was de royale oplage ervan uitverkocht. Er bleek toen nog steeds ruimschoots behoefte te bestaan aan een herdruk. Samen met de uitgeverij besloot ik evenwel te komen tot een herziene heruitgave die ook een aanvulling is. Zeker voor wat betreft het illustratiemateriaal heb ik een vrijwel volledige renovatie tot stand gebracht. Dit boek gaat dus over de geschiedenis van de Holland-Amerika Lijn (HAL). Die uitermate boeiende maritieme historie deel ik – in navolging van Wentholt – in de volgende (door mij gekarakteriseerde) hoofdperioden in:

1816 – 1872 : De wortels van de NASM
1873 – 1884 : Het eerste decennium
1885 – 1898 : Uit de kinderschoenen
1899 – 1913 : Groot door landverhuizers
1914 – 1919 : Eerste Wereldoorlog
1920 – 1933 : Interbellum
1934 – 1939 : Sanering
1940 – 1947 : Tweede Wereldoorlog
1948 – 1964 : Wederopbouw
1965 – 1972 : Containers en cruises
1973 – 1978 : De tweede eeuw
1979 – heden : In nieuw vaarwater

De indeling van dit boek is navenant.

(Linkerpagina) '... een traditie om trots op te zijn ...'
Collectie Ronald van Rikxoort - Landgraaf.

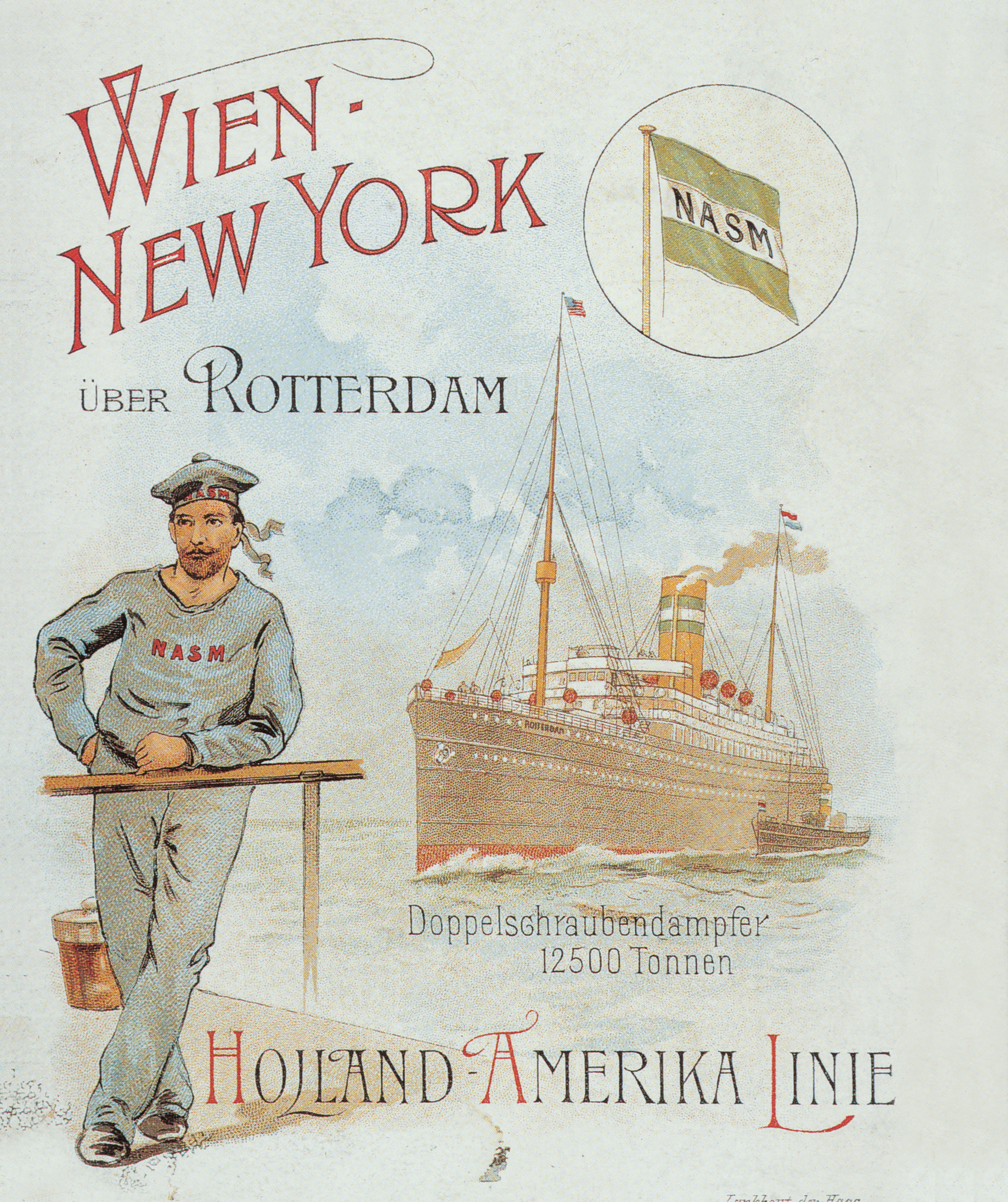
In 2004 organiseerde het Maritiem Museum Rotterdam een grote tentoonstelling over de Holland-Amerika Lijn (HAL) die in het grijze verleden werd opgericht als de Noord-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij (NASM).

Ik heb uitgebreid aandacht besteed aan de wortels van de Rotterdamse rederij. De kiem werd gelegd in 1816; de ontkieming en de wortelschieting van het scheepvaartbedrijf dat in 1873 werd opgericht, zag ik in boeken over de HAL-historie nog niet eerder zó behandeld: met naam en toenaam van de mannen die daaraan een essentiële bijdrage leverden. De namen Roentgen, Mees en Ruys verdienen derhalve beslist de aandacht die zij in mijn relaas over de genese hebben gekregen.

Voor de welwillende toestemming tot het gebruik van hun in vele decennia van verzamelinspanning vergaarde prachtige HAL-collecties bedank ik hartelijk de volgende personen: Biem Lap†, Meelis Louis†, Kees de Haas, Joop Schenkel, Piet Holswilder, Jaap van Dam, Dick Pilkes, Rob Holdermans en Albert Schoonderbeek.

Pia van Haarlem dank ik dierbaar voor haar onmisbare redactionele assistentie.

Rijswijk, 8 maart 2016 Nico Guns


WIEN-
NEW YORK
ÜBER ROTTERDAM
NASM
NASM
NASM
ROTTERDAM
Doppelschraubendampfer
12500 Tonnen
HOLLAND-AMERIKA LINIE

1816-1872
DE WORTELS VAN DE NASM

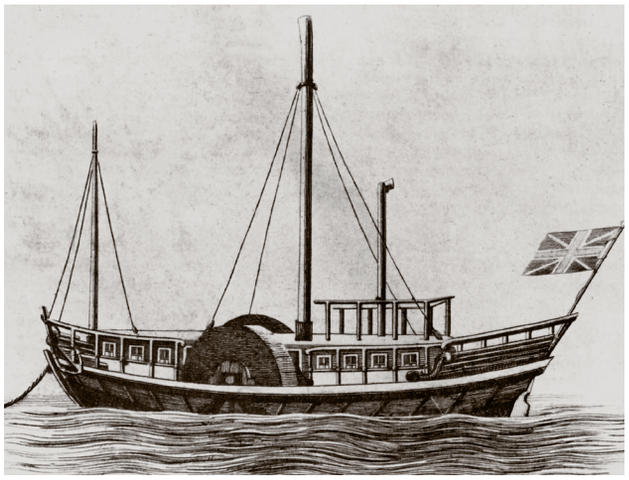
1

Tot 1816 zagen de rivier De Nieuwe Maas en de insteekhavens van Rotterdam slechts roeiboten en zeilschepen. Die kabbelden en gleden doorgaans rustig en stil, zoals toentertijd het leven in de Maasstad überhaupt. Tot 1816 waren er ook in de insteekhavens van Amsterdam en op de rivier Het Binnen-IJ alleen maar zeilschepen en roeiboten te ontwaren geweest. Zij dreven meestentijds rustig over het water voort of lagen stil en zacht te klotsen aan de kades. Zo was dat destijds in de hoofdstad – zoals het altijd was geweest.

Maar daar kwam verandering in toen in mei 1816 het eerste schip met stoomvoortstuwing een bezoek aan enkele Nederlandse havens bracht. Zowel Amsterdam als Rotterdam werden aangedaan door een kleine Engelse raderboot met de pittige naam *Defiance* (dat 'uitdaging' of 'tarting' betekent). Aan boord van deze kleine stoomraderboot bevond zich op 16 mei 1816 – toen het scheepje Rotterdam aandeed – de vooruitstrevende Koning der Nederlanden Willem I. Die wilde van zeer nabij meemaken wat de Britten op maritiem gebied met stoommachines wisten te presteren; hij was van mening dat de koopvaardij van zijn land zo snel mogelijk óók aan die revolutionaire ontwikkeling moest gaan deelnemen; maar ja, de bevolking in het algemeen en de reders in het bijzonder waren diezelfde mening beslist nog níet toegedaan. Toch stonden er duizenden belangstellende Rotterdammers langs de kant aan de Nieuwe Maas naar de langsvarende *Defiance* te kijken en zich hooglijk te verbazen en te verwonderen over deze nieuwerwetse scheepscontraptie. De Britten aan boord van de *Defiance* waren op hun beurt verbaasd en verwonderd over al die nieuwsgierigheid van de Nederlanders, want hun scheepje was slechts één voorbeeld van een maritieme ontwikkeling die in Groot-Brittannië al lang een vertrouwd verschijnsel was dankzij het feit dat daar al zo'n honderd jaar met stoomboten was geëxperimenteerd en dit type schip op Britse binnen- en buitenwateren reeds geruime tijd een vertrouwd fenomeen was.

Voor de stad Rotterdam was deze gebeurtenis zó bijzonder dat de gezagvoerder van de *Defiance* tot ere-

(Links) Met dit affiche trachtte de HAL landverhuizers uit Oostenrijk te trekken. Het toont trots de Rotterdam[3] *die van 1897 tot 1906 voor de HAL voer. (Onder) s.s.* Defiance. | *Collectie van de auteur.*



burger van de stad werd benoemd. In de *Rotterdamsche Courant* kon de geletterde, betergestelde (dus krantlezende) burgerij de achtergronden vernemen van wat hun havenstad nú weer was overkomen.

DE ACHTERLIJKE NEDERLANDEN

Het Koninkrijk der Nederlanden beschikte destijds niet over een dergelijk vaartuig. De Franse, Napoleontische overheersing had deze gebieden immers – in vergelijking met Groot Brittannië, het rijk van de industriële revolutie – achtergelaten in mentale lethargie en opgezadeld met een ernstige financiële en technische achterstand. Het noordelijk deel van het koninkrijk was toen waarlijk nog steeds een land van windkracht en van 'windhandel': molens en zeilschepen op binnen- en buitenwateren. De *Defiance* was er door de Britten dan ook op uitgestuurd om in de

achterlijke Nederlanden van (de overigens vooruitstrevende) koning Willem I (die een jaar tevoren op 21 september 1815 in Brussel was ingehuldigd als Koning der Nederlanden) te tonen wat stoomgedreven schepen vermochten, in

(Onder) Gezicht op Rotterdam vanaf de Nieuwe Maas, omstreeks 1830; links de Witte Poort en de toegang tot de Leuvehaven; rechts daarvan de Boompjeskade; op de rivier rechts een saluerend fregat van A. van Hoboken, dat naar zee vertrekt; midden een Britse stoomboot die landinwaarts vaart. | *Collectie Jan Daniël Ruys - Rhoon. (Rechtsboven) Koning Willem I der Nederlanden (1772-1843).* | *Rijksmuseum Amsterdam.*

de hoop van de Nederlandse overheid concessies te verkrijgen om met hun stoomschepen de lucratieve doorvoer vanuit havens als Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen naar de achterlanden en de achterliggende buitenlanden als Duitsland en Frankrijk te mogen verrichten. Dat transport geschiedde hier te lande over water nog geheel met zeilschepen en trekschuiten.

Het getjoek van de *Defiance* op De Nieuwe Maas en Het Binnen-IJ klonk – geheel in overeenstemming met de naam van het pittige scheepje – de gevestigde orde als gevloek in de oren; maar voor vernieuwingsgezinde landgenoten (die er ook waren, hoewel niet in groten getale) was het als klaroengeschal waarmee een nieuwe tijd werd aangekondigd. De *Defiance* daagde brutaal de leden van de Rotterdamse en Amsterdamse scheepvaart-establishments uit, die immers nog zo geheel verknoopt waren met de zeilvaart. Het hypermoderne vaartuigje gaf een presentatie van technisch vermogen op De Nieuwe Maas voor de Boompjes en op Het IJ voor de Prins Hendrikkade, door snel en kaarsrecht tegen de wind in te varen en dezelfde snelheid te houden bij het wegvallen van de wind.

Ziedaar de wortel van de vaart met stoomschepen vanuit Amsterdam. Dáár ligt eveneens de wortel, het oerbegin van de stoomvaart vanuit Rotterdam op Noord-Amerika, waardoor de latere Holland-Amerika Lijn groot zou worden.

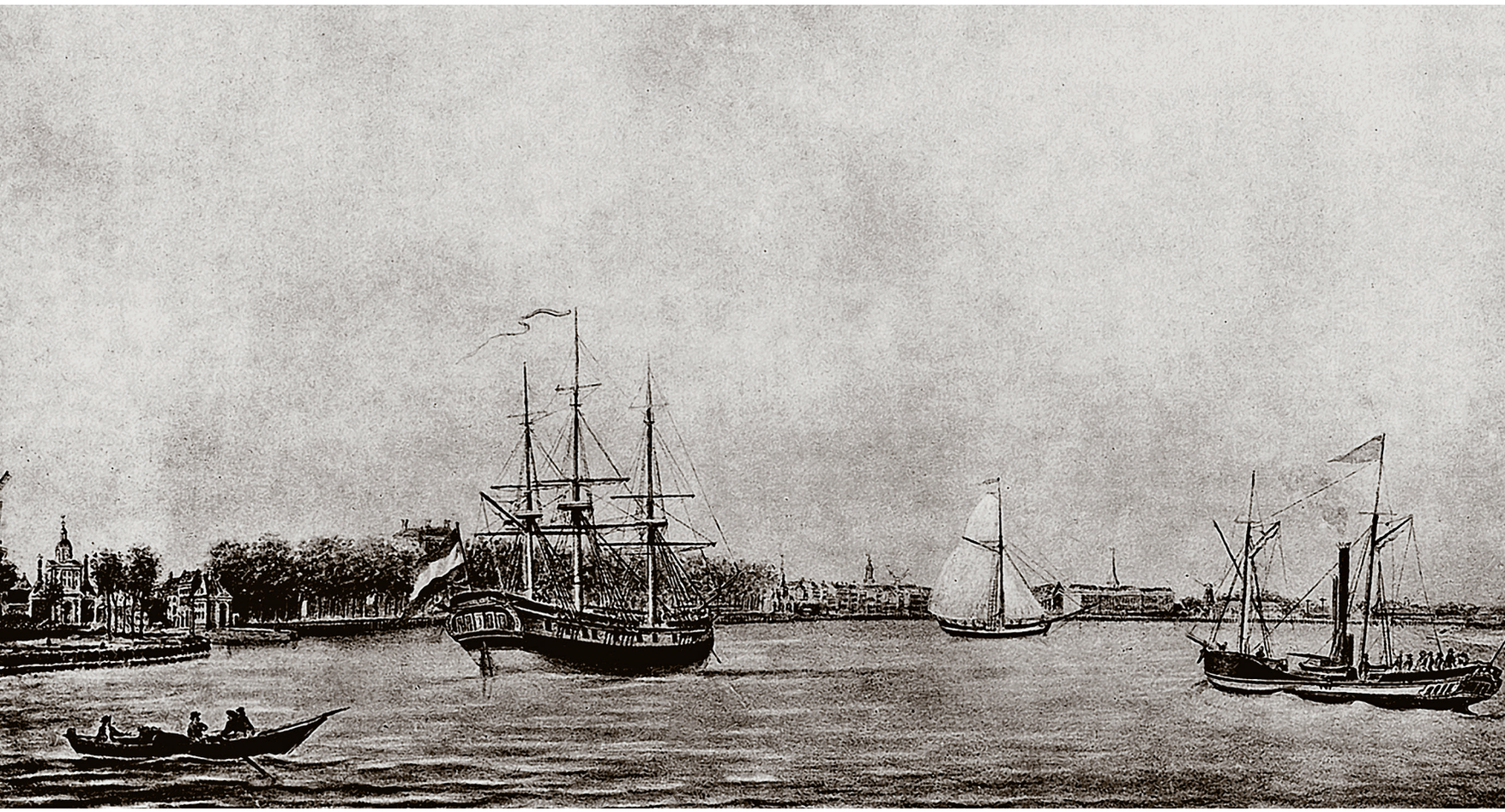
G.M. ROENTGEN

Van groot belang voor de ontwikkeling van de stoomvaart in de Nederlanden – de Rijnmond in het bijzonder – is Gerhard Moritz Roentgen (1795 – 1852) geweest, vooral door zijn uitvinding der compound-machine. In Roentgens eerste stoomboot *de Nederlander* bevonden zich twee uit Engeland ingevoerde lage drukcylinders. Zij spraken weliswaar zeer tot de verbeelding van de Nederlandse scheepsbouwers, maar de geniale Roentgen had al snel in de gaten wat de tekortkomingen ervan waren. Hij nam zich voor ze te verbeteren. Toen hij in 1829 een sleepboot moest herstellen, hij kreeg daartoe de gelegenheid. Hij bouwde in het vaartuig naast een hogedrukcylinder ook een lagedrukcylinder. Daarin ving hij de stoom op die voorheen uit de [*hoge drukcilinder*] ontsnapte en verder nutteloos in de lucht was weggeblazen. Roentgen was de eerste die voor dit idee een bruikbare constructie vervaardigde; zijn vinding bracht een grote besparing aan stookkolen met zich mee. Het werd zó'n succes, dat men weldra zijn 'combi' voor hoge-en-lage druk [*het begin dus van de compound-machine!*] in heel Europa ging gebruiken.

Gerhard Moritz Roentgen, directeur de M.S.B.M. 1823-1849.
Collectie Jan Daniël Ruys - Rhoon.

De briljante Roentgen ontwierp later ook een plan voor een stoomvaartlijn van Rotterdam op New York. Hij wilde die dienst gaan onderhouden met een voor die tijd buitengewoon groot ijzeren schip dat geschikt zou zijn voor het vervoer van 180 passagiers in de eerste- en de tweede klasse accommodatie en dat 400 landverhuizers tussendeks kon herbergen. Vrachtvervoer zou slechts een bijkomende aangelegenheid zijn. Volgens Roentgens berekening ging dit schip ruim een miljoen toenmalige guldens kosten. Hij vond niemand om zijn gedurfde experiment te bekostigen.

Ik vermoed dat Roentgen zich voor zijn geesteskind (mede) heeft laten inspireren door de revolutionaire ideeën en plannen van de Britse ingenieur Isambard Kingdom Brunel (1806-1859) die zijn tijd ver vooruit was met het ontwerp en de bouw van het eerste geheel ijzeren schroefstoomoceaanschip *The Great Britain* (1844). (Of zou het soms andersom zijn geweest? Voorwaar een mooi onderwerp voor een maritiem-historische studie!)



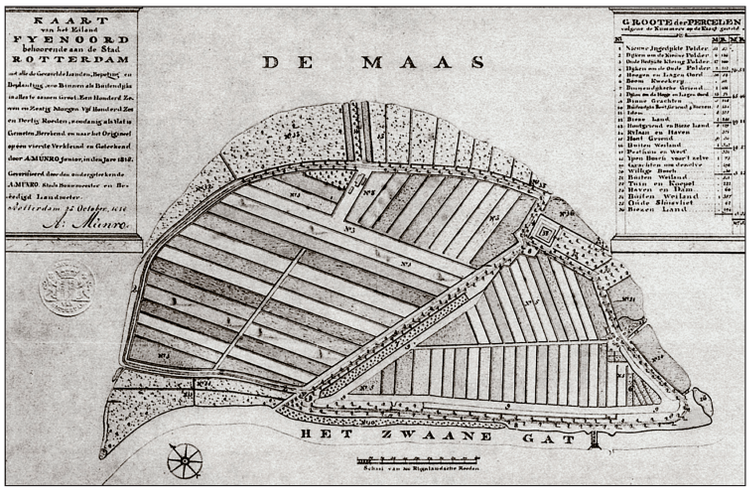
Maasgezicht voor Rotterdam omstreeks 1830; rechts een stoomboot; links van het midden een op stroom geankerd zeilschip; links op de oever de Witte Poort en de toegang tot de Leuvehaven; rechts daarvan de Boompjeskade; rechts van het midden het Maasstedelijke stadsfront op de noordoever. | *Collectie Jan Daniël Ruys - Rhoon.*

'VOORTSCHREDEN OP DEN BAAN'

In zijn voortreffelijke werk over deze briljante technische pionier Gerhard Moritz Roentgen heeft dr. M.G. de Boer (1923) een zeer verhelderende beschrijving gegeven van de ontwikkelingen die zich na 1816 onder leden van het (bescheiden) vooruitstrevende, innovatiegezinde deel van de Nederlandse bevolking voordeed en waartoe diverse personen behoorden die ten nauwste betrokken zouden zijn bij pogingen tot oprichting van een 'maatschappij voor stoomvaart op de Unie' (dat wilde zeggen: de Verenigde Staten van Amerika). Wij citeren dr. De Boer dankbaar: 'Op 24 September 1822 richtten een aantal belangstellenden in de stoomvaart een adres aan den Koning om concessie te vragen voor een stoomvaartlijn. [...] Zij verklaarden liefst geen vreemde stoomvaartuigen en werktuigen te willen gebruiken; wel is waar kon men deze in het buitenland voordeeliger aanschaffen, maar 'dan zou de stoomvaart niet bevorderlijk zijn voor de nationale nijverheid.' Daar men evenwel bij concurrentie tegen in het buitenland gebouwde schepen en werktuigen licht tegenwerking zou ondervinden, daar de veiligheid der binnenlandsche stoomschepen in twijfel zou worden getrokken, verzocht men buitenlandsche concurrenten voorloopig de vaart te ontzeggen, 'tot zoolang de ondervinding de gelijke veiligheid en deugdelijkheid van inlandsche met de beste buitenlandsche stoombooten zal hebben bewezen.' Bij dit verzoek waren personen betrokken van zeer verschillende positie. In de eerste plaats Roentgen, door wien, te oordeelen naar de in het stuk voorkomende germanismen,

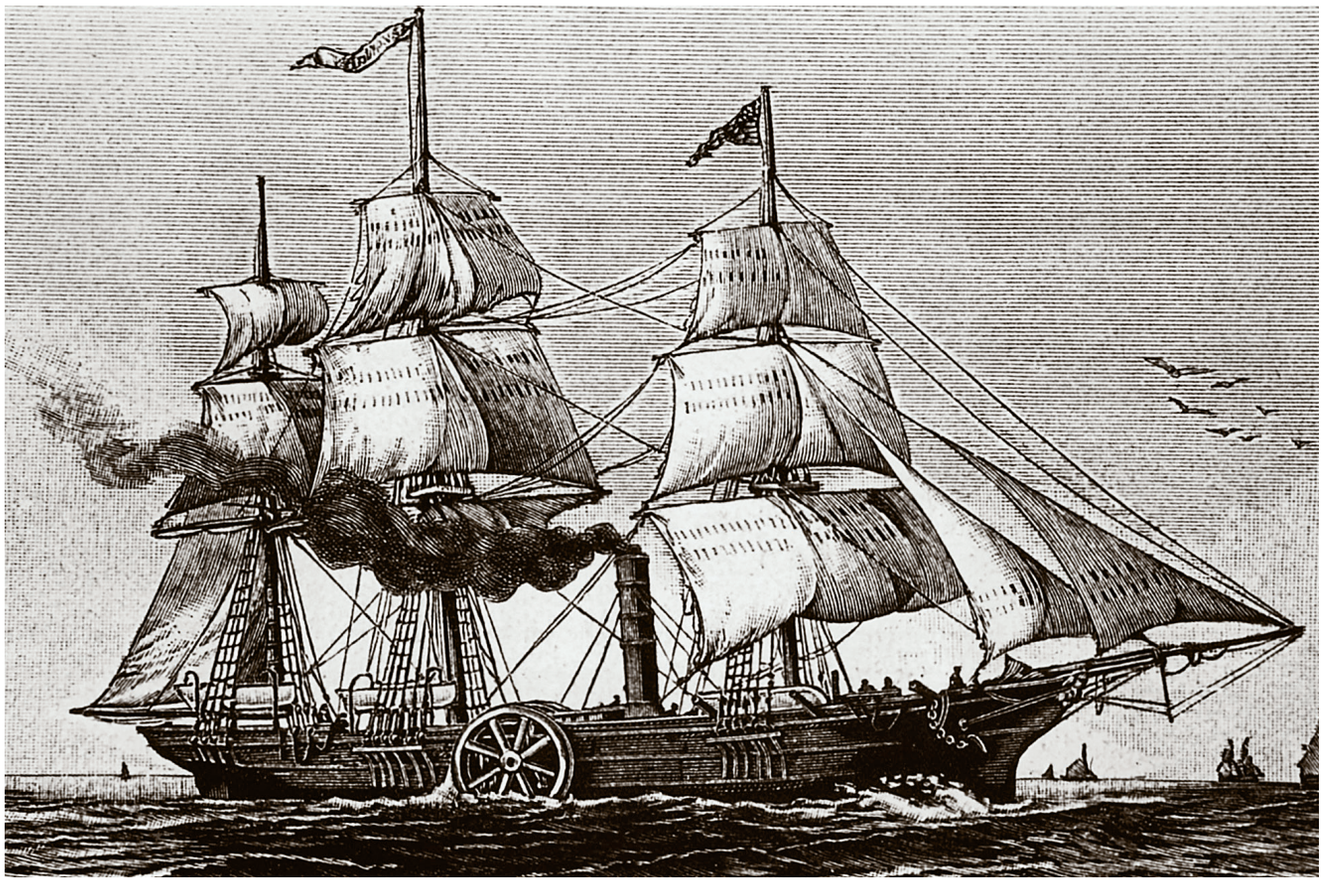
het adres zal zijn opgesteld en die dan ook als laatste onderteekenaar voorkomt; verder vinden we hier een aantal Rotterdammers, bij het cargadoorsbedrijf betrokken, M. A. Dutilh, C. C. Dutilh, wed. C. Balguérie en Corn. Balguérie; voorts Corn. van Vollenhoven, ontvanger van successierechten, die de administratie der reederij op zich nam, terwijl Roentgen de technische leiding aanvaardde. [...] De koning [*verklaarde*] dat hij 'gaarne zou zien, dat adressanten, hoewel nog geen toezegging hebbende, de onvoorzichtigheid begingen van te bouwen.' De reederij besloot daarom spoed te maken; reeds op 29 October werden bij Henry Maudsley te Londen twee stoommachines besteld, ieder van 20 P.K., die meteen als model konden dienen voor de verdere werktuigen; het bouwen van den romp der stoomboot *de Nederlander* werd, onder toezicht van Roentgen, opgedragen aan de weduwe J. Hoogendijk te Kapelle aan de IJsel. Aan de regeering werd hiervan kennis gegeven; de door Cockerill vervaardigde machine van de tweede Moerdijksche boot, hoewel van goede constructie, is 'verre van die volmaaktheden te bezitten, die eenige van de thans gemaakt wordende Engelsche machines van stoombooten bereikt hebben; wij hebben dus met goedkeuring en in overleg van den heeren Charles James en John Cockerill te Luik een Engelsche machine van de beroemdste fabrikeur besteld om te dienen tot model van de verder te vervaardigen machines.' Men verzocht dus deze machine in gebruik te mogen nemen, een verzoek, dat door Cockerill krachtig werd ondersteund. Op het ingezonden adres werd reeds 7 Januari 1823 gunstig beschikt, 'zonder eenig privilegie' evenwel; alle deelen der stoommachines zouden binnen het rijk moeten worden vervaardigd, met uitzondering van die voor de eerste twee vaartuigen; tegelijkertijd werden alle vroeger gegeven concessies ingetrokken, als ze niet binnen drie maanden in werking zouden zijn gebracht.

Op 31 Mei 1823 was *de Nederlander* eindelijk gereed om een proeftocht naar Antwerpen te doen. Het succes was evenwel niet groot; door de slecht verpakte pijpen had er zooveel stoomontsnapping plaats, dat de boot slechts langzaam vorderde, zoodat bij Bruinisse moest worden besloten om naar Rotterdam terug te keeren. Het was een groote teleurstelling, temeer daar te Antwerpen, naar de agent der reederij berichtte, wel 4000 menschen waren saamgestroomd om de boot te zien aankomen; zelfs uit Leuven en Brussel waren belangstellenden overgekomen. Een groote verrassing was het daarom, toen enkele dagen later Baud aan Roentgen kon mededeelen, dat de koning,



(Boven) 'Kaart van het Eiland Fijenoord bij Rotterdam', tekening door A. Munro in 1818. (Onder) 'Etablissement Fijenoord bij Rotterdam in 1850. | *Collectie van de auteur.*

die een reis naar het zuiden ondernam, den wensch had geuit om met de boot van Vlissingen naar Antwerpen te varen; hij hoopte, dat Roentgen 'in elk geval van de partij zal zijn; anders moet ik alleen het volle gewicht der stoomconversatie dragen; Z.M. zal denkelijk aan boord in de groote kajuit eten'. Gelukkig konden de gebreken tijdig worden hersteld; op een nieuwen proeftocht liep de boot dan 9 mijlen in de wacht, voor een machine van die kracht zeker geen slechte prestatie, en zoo kon op 16 Juni zonder stoornis de tocht plaats vinden, die voor de jonge onderneming natuurlijk een prachtige reclame is geweest. Een week later werd een geregelde dienst geopend, die zeer bevredigende resultaten gaf, al klaagde de Directie, dat zelfs gegoede personen, tegen den halven prijs, kaartjes namen voor het vooronder en dan voortdurend op het dek bleven, waar zij de bemanning in den weg liepen bij het manoeuvreeren.



De raderstoomboot Savannah *(1819), een stoomschip met een lengte van bijna 30 meter.* | *Collectie van de auteur.*

STOOMRADERVEERPONT

In datzelfde, veelbetekenende jaar 1823 kwam er ook een stoomraderveerpont in de vaart over het Hollands Diep tussen de Moerdijk en de Dordtse Kil. Het scheepje heette *Wilhelmina*. De romp ervan was ontworpen door Roentgen. Zijn ontwerp was in Engeland ten uitvoer gegeven, waar ook de stoommachine ervoor was gebouwd. Roentgen mocht wel toezicht houden op de bouw in Engeland. Dit soort structureel wantrouwen jegens Nederlandse scheeps- en machineproductie was nu juist wat Roentgen metterdaad wenste te bestrijden – weldra met de steun van koning Willem I – en waartoe hij in 1823 de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij oprichtte, waaraan hij in de daaropvolgende jaren met ziel en zaligheid zijn beste krachten zou schenken op de nieuwe werf op het eiland Fijenoord bij de nieuwe machinefabriek in het oude Pesthuis aldaar.

ARROGANTIE EN VOORINGENOMENHEID

Het zou zo´n drie lange jaren duren alvorens de voornaamste vertegenwoordigers van de Maasstedelijke handel zich voor hun transporten naar de achterlanden van de Rotterdamse haven tot de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij van Roentgen c.s. wendden. Eerder zagen zij hem en zijn mogelijkheden in hun arrogantie en vooringenomenheid niet staan. De Boer (1923) noteerde daaromtrent: 'In December 1826 wendden een aantal Rotterdamsche cargadoors zich tot Roentgen, met het verzoek ook een directen dienst van Rotterdam op Keulen in te stellen. Als de handel van Antwerpen haar goederen per stoomboot kon verzenden, dreigde de Maasstad een onberekenbaar nadeel; bij het instellen van een geregelden dienst zouden mogelijk allerlei goederen, die nu over Bremen en Hamburg hun weg vonden, weer naar Rotterdam kunnen worden getrokken. De goede uitkomst, waarmee alle ondernemingen der N.S.B.M. waren bekroond, en het algemeene crediet, dat zij genoot, hadden op haar het oog gevestigd. Men verzocht daarom, dat de maatschappij

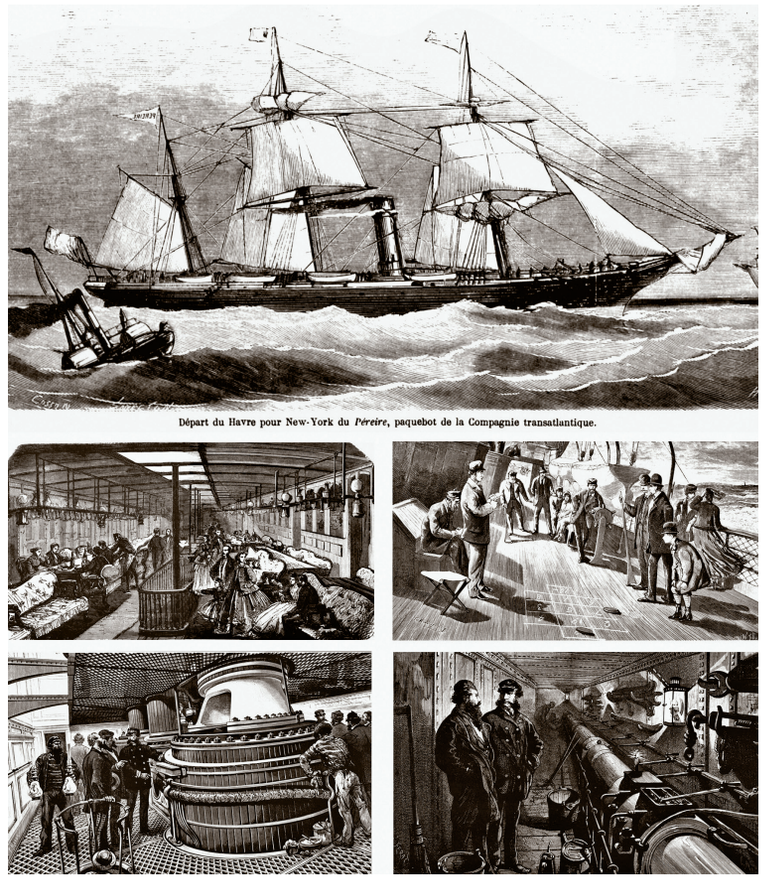
een wekelijkschen goederendienst op Keulen zou openen en wilde in dat geval haar een zeker kwantum goederen verzekeren tegen een gelijke vracht als aan de beurtschepen werd betaald.'

REGEERINGSVERZOEK OM STOOMVAART OP DE VEREENIGDE STATEN

'Onder deze omstandigheden was het niet te verwonderen, dat de maatschappij niet durfde in te gaan op een plan van nog veel verdere strekking, dat haar in den zomer van het volgende jaar van wege de regeering werd voorgelegd. In Augustus 1827 werd haar door [...] den heer Netscher, pas opgetreden als referendaris voor de Nationale Nijverheid, de vraag voorgelegd, of de maatschappij genegen was en de middelen bezat om een stoomvaart op de Vereenigde Staten te beginnen. Roentgen was van oordeel, dat men in geen geval een weigerend antwoord moest geven; er werd geantwoord, dat men twee schepen, die per stuk *f* 400.000 kostten, zou noodig hebben, wat een zeer aanzienlijke uitbreiding van kapitaal vereischte; het zou dus noodig zijn om de maatschappij tegen eventueele verliezen te dekken, voor het geval deze de benoodigde gelden kon verkrijgen. Elke boot zou circa 40 a 44 dagen noodig hebben voor heen- en terugreis, zoodat men, laden en lossen inbegrepen, per jaar 5 à 6 reizen zou kunnen doen. Mocht de regeering zelf de zaak willen entameeren, dan was de maatschappij genegen daarvoor de voor Hamburg bestemde boot beschikbaar te stellen. De directie deelde aan de Permanente Commissie mee, dat zij niet verwachtte, dat er voorloopig van de zaak zou komen en zij is inderdaad 13 jaren blijven rusten.'

ATLANTISCHE OVERSTEKEN OP STOOM

'De tijd begon hiervoor rijp te worden. Wel was reeds in 1819 het eerste stoomschip de *Savannah*, deels zeilende, deels stoomende, den Oceaan overgestoken, doch practische beteekenis had dit niet. In 1836 werd echter de British Steam Navigation Cy gesticht, ongeveer gelijktijdig met de Great Western Steamship Cy of Bristol, en in het voorjaar van 1838 staken de *Sirius* en de *Great Western* den Atlantischen Oceaan over; de snelle overtocht van het tweede schip en de daarmee behaalde gunstige resultaten bewezen, dat de Oceaanvaart toekomst had, temeer, daar de emigratie naar de Unie, welke in deze jaren steeds grooter afmetingen begon aan te nemen een belangrijke bron van inkomsten beloofde te worden.'



De Franse mailstoomboot van de Compagnie transatlantique Péreire *die vertrekt vanuit Le Havre naar New York; met enkele boordscènes; omstreeks 1866.* | *Collectie van de auteur.*

HET VOORLOOPIGE PROSPECTUS

'Uit [...] stukken, die, jammer genoeg, meestal ongedateerd zijn' schreef dr. De Boer 'blijkt, dat Roentgen aanvankelijk aan het stichten eener commanditairevennootschap heeft gedacht, waarvoor het initiatief van graaf van den Bosch zou uitgaan, die inderdaad, blijkens een schrijven van 6 Maart [*1839*], met den koning over de zaak schijnt te hebben gesproken, en ook den minister van Binnenlandsche Zaken, twee leden van den Raad van State, Canneman en Baud, benevens van Alphen, lid der Staten Generaal, er

Reclameschilderij met een allercharmantst hooggehouden
Statendam; *Jan van Beers, 1900 | Collectie van de auteur.*

Nico **Guns**

Holland-Amerika Lijn

Geschiedenis van een rederij

WalburgPers

INHOUDSOPGAVE

Inleiding 7

1 1816 – 1872: De wortels van de NASM 9

2 1873 – 1884: Het eerste decennium 35

3 1885 – 1898: Uit de kinderschoenen 47

4 1899 – 1913: Groot door landverhuizers 59

5 1914 – 1919: Eerste Wereldoorlog 67

6 1920 – 1933: Interbellum 77

7 1934 – 1939: Sanering 87

8 1940 – 1947: Tweede Wereldoorlog 93

9 1948 – 1964: Wederopbouw 101

10 1965 – 1972: Containers en cruises 113

11 1973 – 1978: De tweede eeuw 119

12 1979 – 2000: In nieuw vaarwater 123

13 2001 – heden: De 21e eeuw in 129

Register van HAL-schepen 138

Geraadpleegde literatuur 142

Geraadpleegde archieven 143

Colofon 144

INLEIDING

Op verzoek van Uitgeversmaatschappij Walburg-Pers schreef ik – min of meer 'parallel' aan die exhibitie en ter geleiding ervan – een beknopte rederijgeschiedenis die werd gepubliceerd in een handzaam vierkant boekje, zowel in de Nederlandse als in de Engelse taal.

Tien jaar later was de royale oplage ervan uitverkocht. Er bleek toen nog steeds ruimschoots behoefte te bestaan aan een herdruk. Samen met de uitgeverij besloot ik evenwel te komen tot een herziene heruitgave die ook een aanvulling is. Zeker voor wat betreft het illustratiemateriaal heb ik een vrijwel volledige renovatie tot stand gebracht. Dit boek gaat dus over de geschiedenis van de Holland-Amerika Lijn (HAL). Die uitermate boeiende maritieme historie deel ik – in navolging van Wentholt – in de volgende (door mij gekarakteriseerde) hoofdperioden in:

1816 – 1872 : De wortels van de NASM
1873 – 1884 : Het eerste decennium
1885 – 1898 : Uit de kinderschoenen
1899 – 1913 : Groot door landverhuizers
1914 – 1919 : Eerste Wereldoorlog
1920 – 1933 : Interbellum
1934 – 1939 : Sanering
1940 – 1947 : Tweede Wereldoorlog
1948 – 1964 : Wederopbouw
1965 – 1972 : Containers en cruises
1973 – 1978 : De tweede eeuw
1979 – heden : In nieuw vaarwater

De indeling van dit boek is navenant.

In 2004 organiseerde het Maritiem Museum Rotterdam een grote tentoonstelling over de Holland-Amerika Lijn (HAL) die in het grijze verleden werd opgericht als de Noord-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij (NASM).

Ik heb uitgebreid aandacht besteed aan de wortels van de Rotterdamse rederij. De kiem werd gelegd in 1816; de ontkieming en de wortelschieting van het scheepvaartbedrijf dat in 1873 werd opgericht, zag ik in boeken over de HAL-historie nog niet eerder zó behandeld: met naam en toenaam van de mannen die daaraan een essentiële bijdrage leverden. De namen Roentgen, Mees en Ruys verdienen derhalve beslist de aandacht die zij in mijn relaas over de genese hebben gekregen.

Voor de welwillende toestemming tot het gebruik van hun in vele decennia van verzamelinspanning vergaarde prachtige HAL-collecties bedank ik hartelijk de volgende personen: Biem Lap†, Meelis Louis†, Kees de Haas, Joop Schenkel, Piet Holswilder, Jaap van Dam, Dick Pilkes, Rob Holdermans en Albert Schoonderbeek.

Pia van Haarlem dank ik dierbaar voor haar onmisbare redactionele assistentie.

Rijswijk, 8 maart 2016 Nico Guns

(Linkerpagina) '... een traditie om trots op te zijn ...'
Collectie Ronald van Rikxoort - Landgraaf.

1816-1872
DE WORTELS VAN DE NASM

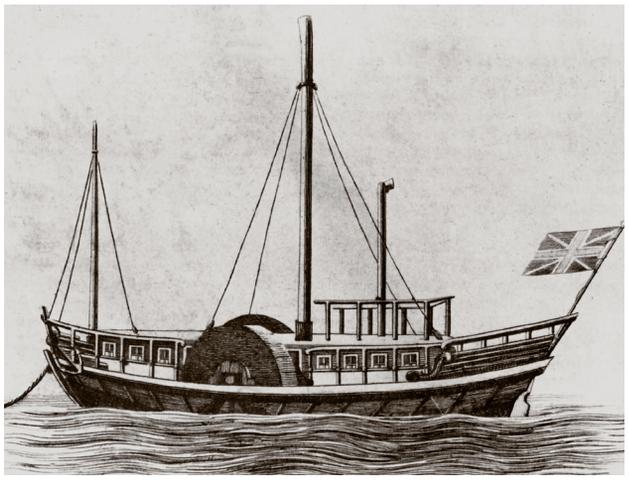
1

Tot 1816 zagen de rivier De Nieuwe Maas en de insteekhavens van Rotterdam slechts roeiboten en zeilschepen. Die kabbelden en gleden doorgaans rustig en stil, zoals toentertijd het leven in de Maasstad überhaupt. Tot 1816 waren er ook in de insteekhavens van Amsterdam en op de rivier Het Binnen-IJ alleen maar zeilschepen en roeiboten te ontwaren geweest. Zij dreven meestentijds rustig over het water voort of lagen stil en zacht te klotsen aan de kades. Zo was dat destijds in de hoofdstad – zoals het altijd was geweest.

Maar daar kwam verandering in toen in mei 1816 het eerste schip met stoomvoortstuwing een bezoek aan enkele Nederlandse havens bracht. Zowel Amsterdam als Rotterdam werden aangedaan door een kleine Engelse raderboot met de pittige naam *Defiance* (dat 'uitdaging' of 'tarting' betekent). Aan boord van deze kleine stoomraderboot bevond zich op 16 mei 1816 – toen het scheepje Rotterdam aandeed – de vooruitstrevende Koning der Nederlanden Willem I. Die wilde van zeer nabij meemaken wat de Britten op maritiem gebied met stoommachines wisten te presteren; hij was van mening dat de koopvaardij van zijn land zo snel mogelijk óók aan die revolutionaire ontwikkeling moest gaan deelnemen; maar ja, de bevolking in het algemeen en de reders in het bijzonder waren diezelfde mening beslist niet toegedaan. Toch stonden er duizenden belangstellende Rotterdammers langs de kant aan de Nieuwe Maas naar de langsvarende *Defiance* te kijken en zich hooglijk te verbazen en te verwonderen over deze nieuwerwetse scheepscontraptie. De Britten aan boord van de *Defiance* waren op hun beurt verbaasd en verwonderd over al die nieuwsgierigheid van de Nederlanders, want hun scheepje was slechts één voorbeeld van een maritieme ontwikkeling die in Groot-Brittannië al lang een vertrouwd verschijnsel was dankzij het feit dat daar al zo'n honderd jaar met stoomboten was geëxperimenteerd en dit type schip op Britse binnen- en buitenwateren reeds geruime tijd een vertrouwd fenomeen was.

Voor de stad Rotterdam was deze gebeurtenis zó bijzonder dat de gezagvoerder van de *Defiance* tot ere-

(Links) Met dit affiche trachtte de HAL landverhuizers uit Oostenrijk te trekken. Het toont trots de Rotterdam[3] *die van 1897 tot 1906 voor de HAL voer. (Onder) s.s.* Defiance. | *Collectie van de auteur.*



burger van de stad werd benoemd. In de *Rotterdamsche Courant* kon de geletterde, betergestelde (dus krantlezende) burgerij de achtergronden vernemen van wat hun havenstad nú weer was overkomen.

DE ACHTERLIJKE NEDERLANDEN

Het Koninkrijk der Nederlanden beschikte destijds niet over een dergelijk vaartuig. De Franse, Napoleontische overheersing had deze gebieden immers – in vergelijking met Groot Brittannië, het rijk van de industriële revolutie – achtergelaten in mentale lethargie en opgezadeld met een ernstige financiële en technische achterstand. Het noordelijk deel van het koninkrijk was toen waarlijk nog steeds een land van windkracht en van 'windhandel': molens en zeilschepen op binnen- en buitenwateren. De *Defiance* was er door de Britten dan ook op uitgestuurd om in de

achterlijke Nederlanden van (de overigens vooruitstrevende) koning Willem I (die een jaar tevoren op 21 september 1815 in Brussel was ingehuldigd als Koning der Nederlanden) te tonen wat stoomgedreven schepen vermochten, in

(Onder) Gezicht op Rotterdam vanaf de Nieuwe Maas, omstreeks 1830; links de Witte Poort en de toegang tot de Leuvehaven; rechts daarvan de Boompjeskade; op de rivier rechts een saluerend fregat van A. van Hoboken, dat naar zee vertrekt; midden een Britse stoomboot die landinwaarts vaart. | *Collectie Jan Daniël Ruys - Rhoon. (Rechtsboven) Koning Willem I der Nederlanden (1772-1843).* | *Rijksmuseum Amsterdam.*

de hoop van de Nederlandse overheid concessies te verkrijgen om met hun stoomschepen de lucratieve doorvoer vanuit havens als Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen naar de achterlanden en de achterliggende buitenlanden als Duitsland en Frankrijk te mogen verrichten. Dat transport geschiedde hier te lande over water nog geheel met zeilschepen en trekschuiten.

Het getjoek van de *Defiance* op De Nieuwe Maas en Het Binnen-IJ klonk – geheel in overeenstemming met de naam van het pittige scheepje – de gevestigde orde als gevloek in de oren; maar voor vernieuwingsgezinde landgenoten (die er ook waren, hoewel niet in groten getale) was het als klaroengeschal waarmee een nieuwe tijd werd aangekondigd. De *Defiance* daagde brutaal de leden van de Rotterdamse en Amsterdamse scheepvaart-establishments uit, die immers nog zo geheel verknoopt waren met de zeilvaart. Het hypermoderne vaartuigje gaf een presentatie van technisch vermogen op De Nieuwe Maas voor de Boompjes en op Het IJ voor de Prins Hendrikkade, door snel en kaarsrecht tegen de wind in te varen en dezelfde snelheid te houden bij het wegvallen van de wind.

Ziedaar de wortel van de vaart met stoomschepen vanuit Amsterdam. Dáár ligt eveneens de wortel, het oerbegin van de stoomvaart vanuit Rotterdam op Noord-Amerika, waardoor de latere Holland-Amerika Lijn groot zou worden.

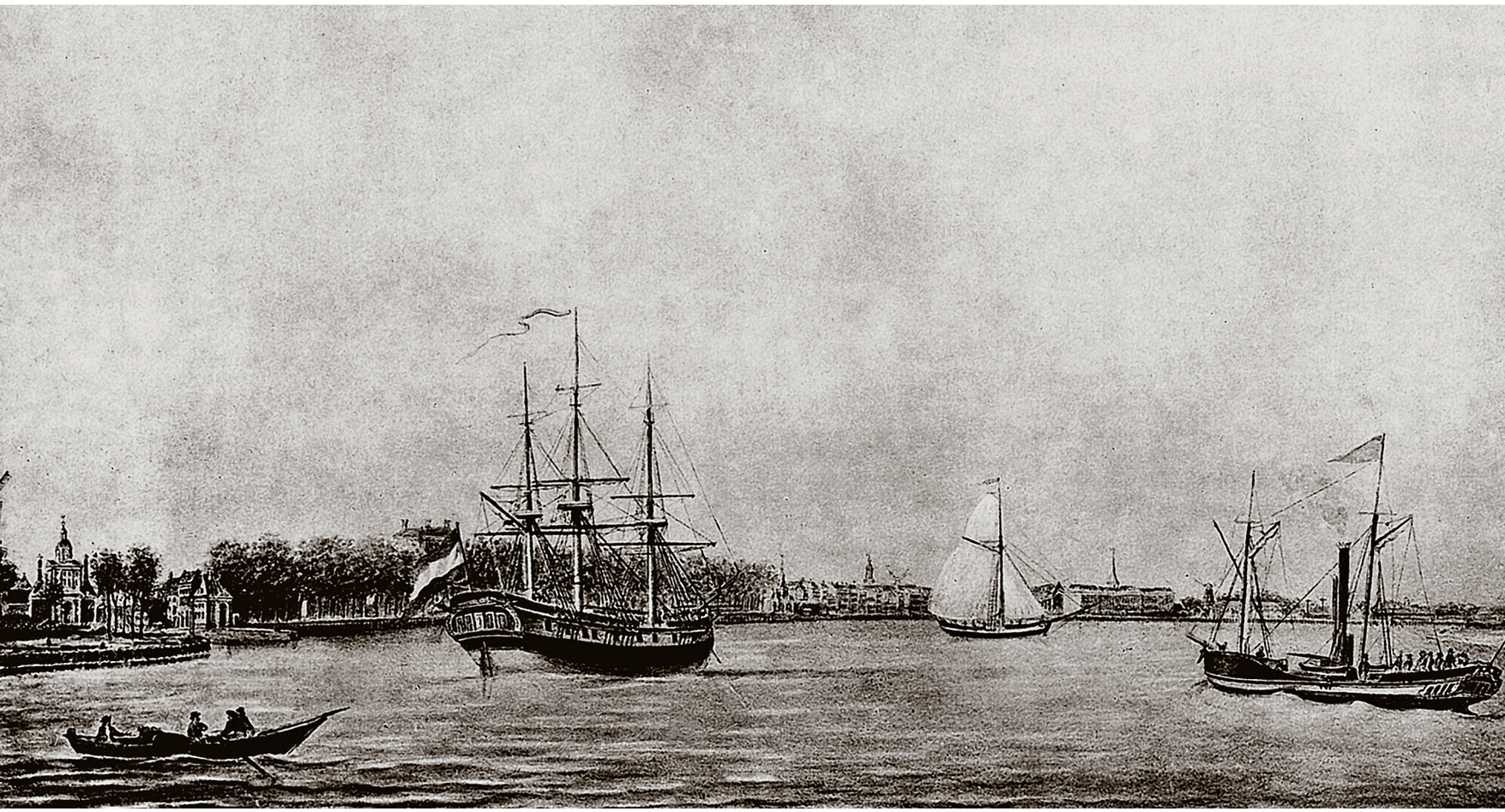
G.M. ROENTGEN

Van groot belang voor de ontwikkeling van de stoomvaart in de Nederlanden – de Rijnmond in het bijzonder – is Gerhard Moritz Roentgen (1795 – 1852) geweest, vooral door zijn uitvinding der compound-machine. In Roentgens eerste stoomboot *de Nederlander* bevonden zich twee uit Engeland ingevoerde lage drukcylinders. Zij spraken weliswaar zeer tot de verbeelding van de Nederlandse scheepsbouwers, maar de geniale Roentgen had al snel in de gaten wat de tekortkomingen ervan waren. Hij nam zich voor ze te verbeteren. Toen hij in 1829 een sleepboot moest herstellen, hij kreeg daartoe de gelegenheid. Hij bouwde in het vaartuig naast een hogedrukcylinder ook een lagedrukcylinder. Daarin ving hij de stoom op die voorheen uit de [*hoge drukcilinder*] ontsnapte en verder nutteloos in de lucht was weggeblazen. Roentgen was de eerste die voor dit idee een bruikbare constructie vervaardigde; zijn vinding bracht een grote besparing aan stookkolen met zich mee. Het werd zó'n succes, dat men weldra zijn 'combi' voor hoge-en-lage druk [*het begin dus van de compound-machine!*] in heel Europa ging gebruiken.

Gerhard Moritz Roentgen, directeur de M.S.B.M. 1823-1849.
Collectie Jan Daniël Ruys - Rhoon.

De briljante Roentgen ontwierp later ook een plan voor een stoomvaartlijn van Rotterdam op New York. Hij wilde die dienst gaan onderhouden met een voor die tijd buitengewoon groot ijzeren schip dat geschikt zou zijn voor het vervoer van 180 passagiers in de eerste- en de tweede klasse accommodatie en dat 400 landverhuizers tussendeks kon herbergen. Vrachtvervoer zou slechts een bijkomende aangelegenheid zijn. Volgens Roentgens berekening ging dit schip ruim een miljoen toenmalige guldens kosten. Hij vond niemand om zijn gedurfde experiment te bekostigen.

Ik vermoed dat Roentgen zich voor zijn geesteskind (mede) heeft laten inspireren door de revolutionaire ideeën en plannen van de Britse ingenieur Isambard Kingdom Brunel (1806-1859) die zijn tijd ver vooruit was met het ontwerp en de bouw van het eerste geheel ijzeren schroefstoomoceaanschip *The Great Britain* (1844). (Of zou het soms andersom zijn geweest? Voorwaar een mooi onderwerp voor een maritiem-historische studie!)



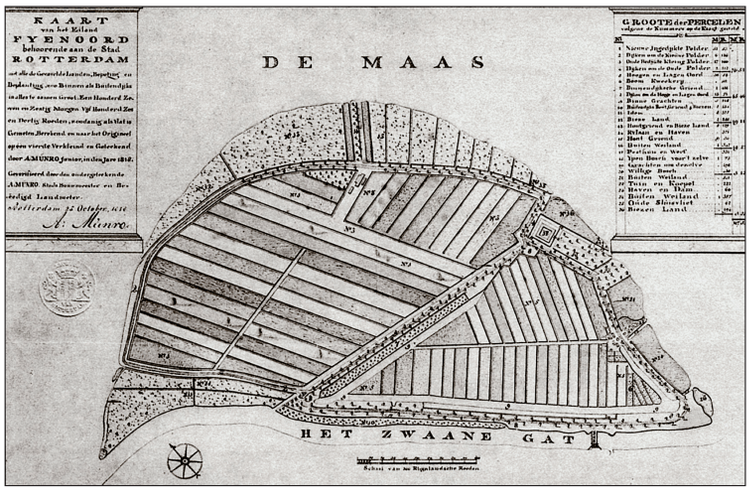
Maasgezicht voor Rotterdam omstreeks 1830; rechts een stoomboot; links van het midden een op stroom geankerd zeilschip; links op de oever de Witte Poort en de toegang tot de Leuvehaven; rechts daarvan de Boompjeskade; rechts van het midden het Maasstedelijke stadsfront op de noordoever. | *Collectie Jan Daniël Ruys - Rhoon.*

'VOORTSCHREDEN OP DEN BAAN'

In zijn voortreffelijke werk over deze briljante technische pionier Gerhard Moritz Roentgen heeft dr. M.G. de Boer (1923) een zeer verhelderende beschrijving gegeven van de ontwikkelingen die zich na 1816 onder leden van het (bescheiden) vooruitstrevende, innovatiegezinde deel van de Nederlandse bevolking voordeed en waartoe diverse personen behoorden die ten nauwste betrokken zouden zijn bij pogingen tot oprichting van een 'maatschappij voor stoomvaart op de Unie' (dat wilde zeggen: de Verenigde Staten van Amerika). Wij citeren dr. De Boer dankbaar: 'Op 24 September 1822 richtten een aantal belangstellenden in de stoomvaart een adres aan den Koning om concessie te vragen voor een stoomvaartlijn. [...] Zij verklaarden liefst geen vreemde stoomvaartuigen en werktuigen te willen gebruiken; wel is waar kon men deze in het buitenland voordeeliger aanschaffen, maar 'dan zou de stoomvaart niet bevorderlijk zijn voor de nationale nijverheid.' Daar men evenwel bij concurrentie tegen in het buitenland gebouwde schepen en werktuigen licht tegenwerking zou ondervinden, daar de veiligheid der binnenlandsche stoomschepen in twijfel zou worden getrokken, verzocht men buitenlandsche concurrenten voorloopig de vaart te ontzeggen, 'tot zoolang de ondervinding de gelijke veiligheid en deugdelijkheid van inlandsche met de beste buitenlandsche stoombooten zal hebben bewezen.' Bij dit verzoek waren personen betrokken van zeer verschillende positie. In de eerste plaats Roentgen, door wien, te oordeelen naar de in het stuk voorkomende germanismen,

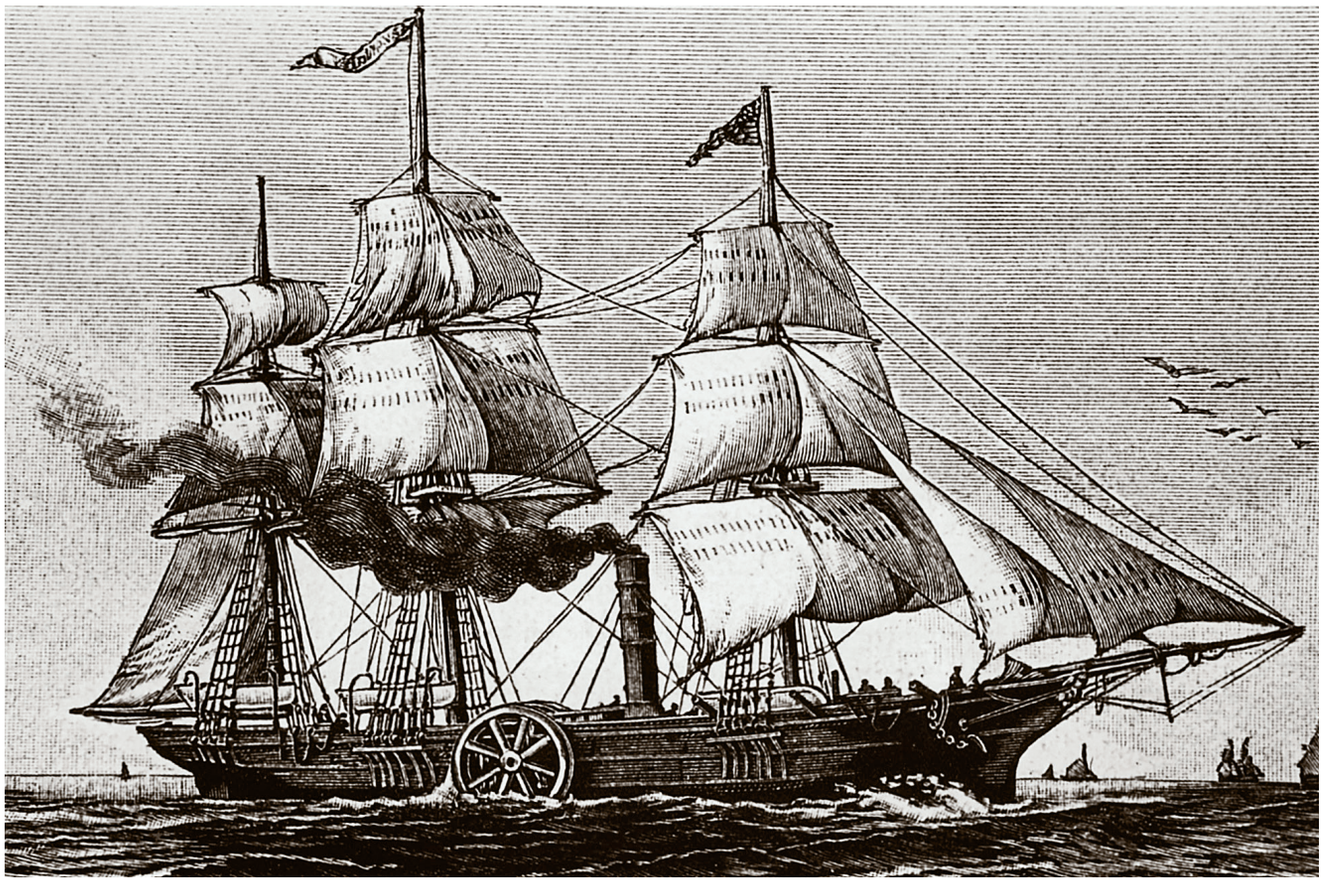
het adres zal zijn opgesteld en die dan ook als laatste onderteekenaar voorkomt; verder vinden we hier een aantal Rotterdammers, bij het cargadoorsbedrijf betrokken, M. A. Dutilh, C. C. Dutilh, wed. C. Balguérie en Corn. Balguérie; voorts Corn. van Vollenhoven, ontvanger van successierechten, die de administratie der reederij op zich nam, terwijl Roentgen de technische leiding aanvaardde. [...] De koning [*verklaarde*] dat hij 'gaarne zou zien, dat adressanten, hoewel nog geen toezegging hebbende, de onvoorzichtigheid begingen van te bouwen.' De reederij besloot daarom spoed te maken; reeds op 29 October werden bij Henry Maudsley te Londen twee stoommachines besteld, ieder van 20 P.K., die meteen als model konden dienen voor de verdere werktuigen; het bouwen van den romp der stoomboot *de Nederlander* werd, onder toezicht van Roentgen, opgedragen aan de weduwe J. Hoogendijk te Kapelle aan de IJsel. Aan de regeering werd hiervan kennis gegeven; de door Cockerill vervaardigde machine van de tweede Moerdijksche boot, hoewel van goede constructie, is 'verre van die volmaaktheden te bezitten, die eenige van de thans gemaakt wordende Engelsche machines van stoombooten bereikt hebben; wij hebben dus met goedkeuring en in overleg van den heeren Charles James en John Cockerill te Luik een Engelsche machine van de beroemdste fabrikeur besteld om te dienen tot model van de verder te vervaardigen machines.' Men verzocht dus deze machine in gebruik te mogen nemen, een verzoek, dat door Cockerill krachtig werd ondersteund. Op het ingezonden adres werd reeds 7 Januari 1823 gunstig beschikt, 'zonder eenig privilegie' evenwel; alle deelen der stoommachines zouden binnen het rijk moeten worden vervaardigd, met uitzondering van die voor de eerste twee vaartuigen; tegelijkertijd werden alle vroeger gegeven concessies ingetrokken, als ze niet binnen drie maanden in werking zouden zijn gebracht.

Op 31 Mei 1823 was *de Nederlander* eindelijk gereed om een proeftocht naar Antwerpen te doen. Het succes was evenwel niet groot; door de slecht verpakte pijpen had er zooveel stoomontsnapping plaats, dat de boot slechts langzaam vorderde, zoodat bij Bruinisse moest worden besloten om naar Rotterdam terug te keeren. Het was een groote teleurstelling, temeer daar te Antwerpen, naar de agent der reederij berichtte, wel 4000 menschen waren saamgestroomd om de boot te zien aankomen; zelfs uit Leuven en Brussel waren belangstellenden overgekomen. Een groote verrassing was het daarom, toen enkele dagen later Baud aan Roentgen kon mededeelen, dat de koning,



(Boven) 'Kaart van het Eiland Fijenoord bij Rotterdam', tekening door A. Munro in 1818. (Onder) 'Etablissement Fijenoord bij Rotterdam in 1850. | *Collectie van de auteur.*

die een reis naar het zuiden ondernam, den wensch had geuit om met de boot van Vlissingen naar Antwerpen te varen; hij hoopte, dat Roentgen 'in elk geval van de partij zal zijn; anders moet ik alleen het volle gewicht der stoomconversatie dragen; Z.M. zal denkelijk aan boord in de groote kajuit eten'. Gelukkig konden de gebreken tijdig worden hersteld; op een nieuwen proeftocht liep de boot dan 9 mijlen in de wacht, voor een machine van die kracht zeker geen slechte prestatie, en zoo kon op 16 Juni zonder stoornis de tocht plaats vinden, die voor de jonge onderneming natuurlijk een prachtige reclame is geweest. Een week later werd een geregelde dienst geopend, die zeer bevredigende resultaten gaf, al klaagde de Directie, dat zelfs gegoede personen, tegen den halven prijs, kaartjes namen voor het vooronder en dan voortdurend op het dek bleven, waar zij de bemanning in den weg liepen bij het manoeuvreeren.



De raderstoomboot Savannah *(1819), een stoomschip met een lengte van bijna 30 meter.* | *Collectie van de auteur.*

STOOMRADERVEERPONT

In datzelfde, veelbetekenende jaar 1823 kwam er ook een stoomraderveerpont in de vaart over het Hollands Diep tussen de Moerdijk en de Dordtse Kil. Het scheepje heette *Wilhelmina*. De romp ervan was ontworpen door Roentgen. Zijn ontwerp was in Engeland ten uitvoer gegeven, waar ook de stoommachine ervoor was gebouwd. Roentgen mocht wel toezicht houden op de bouw in Engeland. Dit soort structureel wantrouwen jegens Nederlandse scheeps- en machineproductie was nu juist wat Roentgen metterdaad wenste te bestrijden – weldra met de steun van koning Willem I – en waartoe hij in 1823 de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij oprichtte, waaraan hij in de daaropvolgende jaren met ziel en zaligheid zijn beste krachten zou schenken op de nieuwe werf op het eiland Fijenoord bij de nieuwe machinefabriek in het oude Pesthuis aldaar.

ARROGANTIE EN VOORINGENOMENHEID

Het zou zo´n drie lange jaren duren alvorens de voornaamste vertegenwoordigers van de Maasstedelijke handel zich voor hun transporten naar de achterlanden van de Rotterdamse haven tot de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij van Roentgen c.s. wendden. Eerder zagen zij hem en zijn mogelijkheden in hun arrogantie en vooringenomenheid niet staan. De Boer (1923) noteerde daaromtrent: 'In December 1826 wendden een aantal Rotterdamsche cargadoors zich tot Roentgen, met het verzoek ook een directen dienst van Rotterdam op Keulen in te stellen. Als de handel van Antwerpen haar goederen per stoomboot kon verzenden, dreigde de Maasstad een onberekenbaar nadeel; bij het instellen van een geregelden dienst zouden mogelijk allerlei goederen, die nu over Bremen en Hamburg hun weg vonden, weer naar Rotterdam kunnen worden getrokken. De goede uitkomst, waarmee alle ondernemingen der N.S.B.M. waren bekroond, en het algemeene crediet, dat zij genoot, hadden op haar het oog gevestigd. Men verzocht daarom, dat de maatschappij

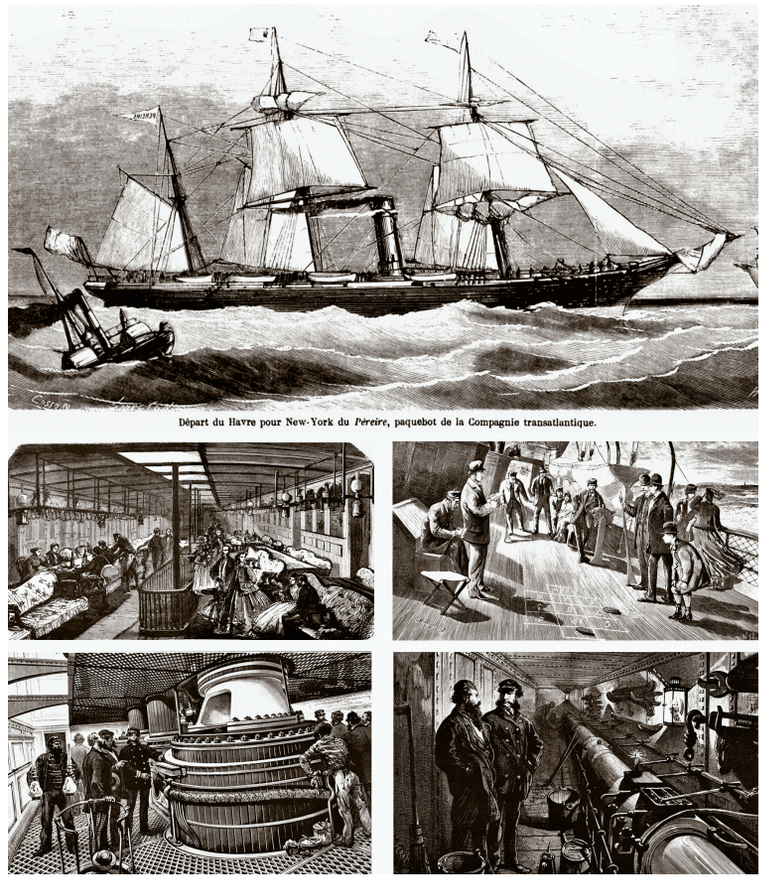
een wekelijkschen goederendienst op Keulen zou openen en wilde in dat geval haar een zeker kwantum goederen verzekeren tegen een gelijke vracht als aan de beurtschepen werd betaald.'

REGEERINGSVERZOEK OM STOOMVAART OP DE VEREENIGDE STATEN

'Onder deze omstandigheden was het niet te verwonderen, dat de maatschappij niet durfde in te gaan op een plan van nog veel verdere strekking, dat haar in den zomer van het volgende jaar van wege de regeering werd voorgelegd. In Augustus 1827 werd haar door [...] den heer Netscher, pas opgetreden als referendaris voor de Nationale Nijverheid, de vraag voorgelegd, of de maatschappij genegen was en de middelen bezat om een stoomvaart op de Vereenigde Staten te beginnen. Roentgen was van oordeel, dat men in geen geval een weigerend antwoord moest geven; er werd geantwoord, dat men twee schepen, die per stuk *f* 400.000 kostten, zou noodig hebben, wat een zeer aanzienlijke uitbreiding van kapitaal vereischte; het zou dus noodig zijn om de maatschappij tegen eventueele verliezen te dekken, voor het geval deze de benoodigde gelden kon verkrijgen. Elke boot zou circa 40 a 44 dagen noodig hebben voor heen- en terugreis, zoodat men, laden en lossen inbegrepen, per jaar 5 à 6 reizen zou kunnen doen. Mocht de regeering zelf de zaak willen entameeren, dan was de maatschappij genegen daarvoor de voor Hamburg bestemde boot beschikbaar te stellen. De directie deelde aan de Permanente Commissie mee, dat zij niet verwachtte, dat er voorloopig van de zaak zou komen en zij is inderdaad 13 jaren blijven rusten.'

ATLANTISCHE OVERSTEKEN OP STOOM

'De tijd begon hiervoor rijp te worden. Wel was reeds in 1819 het eerste stoomschip de *Savannah*, deels zeilende, deels stoomende, den Oceaan overgestoken, doch practische beteekenis had dit niet. In 1836 werd echter de British Steam Navigation Cy gesticht, ongeveer gelijktijdig met de Great Western Steamship Cy of Bristol, en in het voorjaar van 1838 staken de *Sirius* en de *Great Western* den Atlantischen Oceaan over; de snelle overtocht van het tweede schip en de daarmee behaalde gunstige resultaten bewezen, dat de Oceaanvaart toekomst had, temeer, daar de emigratie naar de Unie, welke in deze jaren steeds grooter afmetingen begon aan te nemen een belangrijke bron van inkomsten beloofde te worden.'



De Franse mailstoomboot van de Compagnie transatlantique Péreire *die vertrekt vanuit Le Havre naar New York; met enkele boordscènes; omstreeks 1866.* | *Collectie van de auteur.*

HET VOORLOOPIGE PROSPECTUS

'Uit [...] stukken, die, jammer genoeg, meestal ongedateerd zijn' schreef dr. De Boer 'blijkt, dat Roentgen aanvankelijk aan het stichten eener commanditairevennootschap heeft gedacht, waarvoor het initiatief van graaf van den Bosch zou uitgaan, die inderdaad, blijkens een schrijven van 6 Maart [*1839*], met den koning over de zaak schijnt te hebben gesproken, en ook den minister van Binnenlandsche Zaken, twee leden van den Raad van State, Canneman en Baud, benevens van Alphen, lid der Staten Generaal, er