

Doorrokers en kleipijpen met afbeeldingen van stoomschepen van de Holland - Amerika lijn

Ron de Haan (hanenhof@planet.nl)

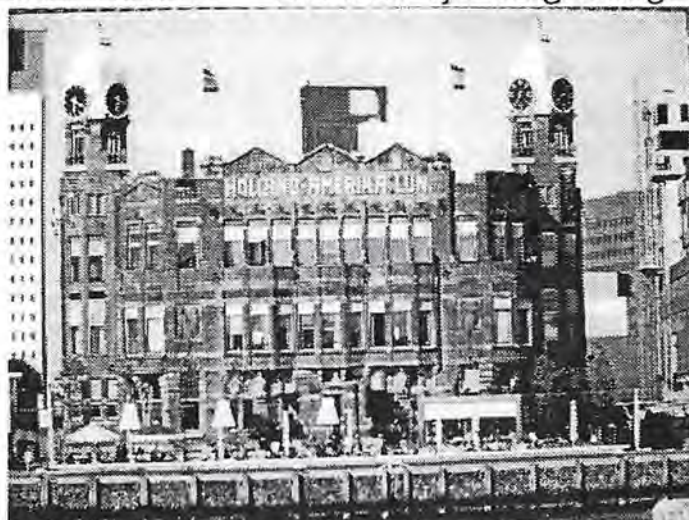
Van eind september 1998 tot 14 maart 1999 werd er een prachtige tentoonstelling gehouden met de titel "Holland - Amerika lijn 125 jaar" in het Maritiem Museum Prins Hendrik in Rotterdam. (zie foto 1 affiche) Dit was voor mij de aanleiding om een bezoek te brengen aan deze tentoonstelling i.v.m. de vele afbeeldingen van grote stoomschepen op doorrokers en een kleipijp.

Een stukje geschiedenis:

Op 9 april 1873 was het dan eindelijk zover, de oprichting van de Nederlandsch - Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij afgekort tot NASM. De reden hiervoor was dat ook Nederland een graantje wilde meepikken van het wel zeer winstgevende vervoer van de honderd duizenden "landverhuizers" die overal vanuit Europa hun heil zochten in de Nieuwe Wereld. Later kwam daar ook nog het vrachtvervoer bij. Na enig getouwtrek over en weer werd uiteindelijk niet voor Amsterdam maar voor Rotterdam gekozen als vestigingsplaats, mede omdat het jaar daarvoor met de aanleg van de Nieuwe Waterweg was begonnen waardoor een directe verbinding ontstond met de zee. Omdat de officiële naam voor buitenlandse cliënten moeilijk was te onthouden of uit te spreken werd op 15 juni 1896 middels een statuutwijziging de naam Holland - Amerika lijn toegevoegd.

Men presenteerde zich vanaf dat moment uitsluitend onder deze nieuwe naam. Ook toen men in 1901 begon met de bouw van het hoofdkantoor op de kop van de Wilhelminakade werd de gevel alleen voorzien van de tekst Holland - Amerika Lijn in gouden letters. Tegenwoordig is er een hotel/restaurant in gevestigd met de duidelijk naar het

verleden verwijzende naam Hotel New York. (zie foto 2 postkaart) In 1998



vierde de HAL haar 125 jarig bestaan maar was toen al geen Hollandse maatschappij meer en heeft inmiddels haar hoofdkantoor in Seattle gevestigd waar de schepen liggen afgemeerd in Fort Lauderdale. In 2004 meldde het Rotterdams Dagblad dat de HAL weer een kantoor wil openen in Rotterdam.

HAL stoomschepen afgebeeld op de pijpen:

De meest voorkomende afbeelding van een HAL schip op doorrokers is de

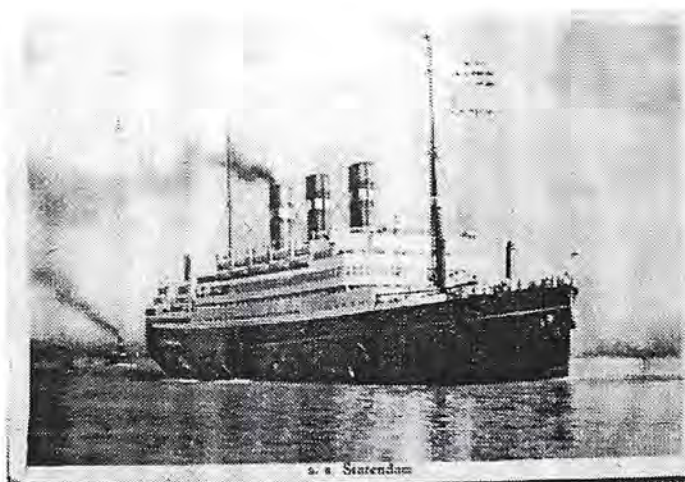


foto 3 Tekst: STATENDAM, Doorroker, afmontering nikkelen busje gestempeld Goedewaagen en ebonieten steel, kleine ovoïde kop 6cm hoog.

foto 4 Tekst: S.S. STATENDAM H.A.L. ROTTERDAM, Doorroker, afmontering met nikkelen bus gestempeld Goedewaagen en ebonieten steel met verbindingskettinkje.

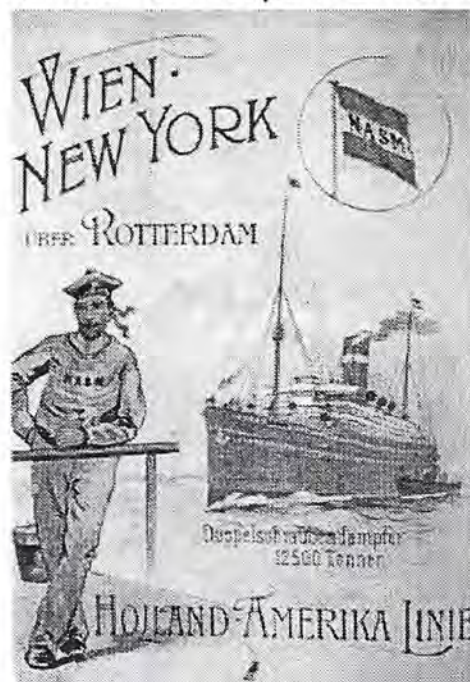
foto 5 Tekst: STATENDAM, Doorroker afmontering nikkelen busje gestempeld HOLLANDIA en imitalie barnsteen mondstuk.

Statendam.(zie foto 3 en 4 met een wit transfer, foto 5 met een veelkleurig transfer) Uit het register van de HAL schepen blijkt dat er maar liefst 5 schepen met de naam Statendam zijn geweest, gezien de productieperiode van het transfer (hier kom ik later nog op terug) met de afbeelding van de Statendam komt de Statendam



III (foto 6 postkaart) als enige in aanmerking om afgebeeld te worden op de doorrokers. Het stoomschip de SS Statendam III werd in 1929 gebouwd met name voor vervoer van passagiers en had maar een beperkte vracht capaciteit . De HAL werkte met twee namen voor haar schepen die de functie van het schip aangaven "dam" (zoals Statendam) slaat op passagiersschip en "dijk" (zoals Amsteldijk) op een vrachtschip. Het schip de Statendam is gebouwd bij Harland & Wolf te Belfast maar afgebouwd bij Wilton Feyenoord N.V. te Schiedam. Tijdens de oorlogsdagen van begin mei 1940 werd het schip in brand geschoten en brandde volledig uit. Nog in dat zelfde jaar werd het schip verkocht voor de sloop aan de N.V. Frank Rijdsdijk te Hendrik Ido-Ambacht.

Uit het eerder genoemde HAL register blijkt dat er 5 schepen met de naam Rotterdam zijn geweest. De Rotterdam III in de vaart



van 1897-1906 was uitgevoerd met één schoorsteen (foto 7; zie affiche Wien - New York ,de HAL had een boeking kantoor in Wenen om landverhuizers uit Oostenrijk te trekken). De Rotterdam IV was in de vaart van 1908 – 1940 en uitgevoerd met twee schoorstenen en komt hierdoor het meest in aanmerking als afbeelding op de door Partsch (zie foto 8) gemaakte kleipijp. Johann Partsch, eigenaar van de fabriek in Wiener Neustadt (Theresienfeld) in Oostenrijk van 1892 tot 1921 heeft mogelijk als voorbeeld het bovengenoemde affiche gekozen voor het maken van een reclame pijp (misschien zelfs in opdracht van de HAL). Hij koos dus niet voor de Rotter-



foto 8 Tekst: Twee vlaggen met de afkorting NASM in een lint ROTTERDAM-NEW YORK en in het Duits geschreven HOLLAND-AMERIKA LINIE, Kleipijp, Hongaars model met lobben, afmontering neu silber deksel en manchet.

dam III maar voor de meer prestigieuze Rotterdam IV met twee schoorstenen. Honderd procent zekerheid heb ik niet want de naam van het schip ontbreekt op de pijp. Op de door Partsch gemaakte pijp zijn twee gekruiste vlaggen afgebeeld met de afkorting NASM maar ook met onderaan de tekst Holland -Amerika Linie, welke aangeeft dat de pijp in ieder geval na de statuten wijziging van 1896 is gemaakt. Dit eerste HAL schip met twee schoorstenen was jarenlang het vlaggenschip van de Nederlandse koopvaardij en had een 472 koppige bemanning en kon maar liefst 3200 passagiers vervoeren.

Ook de Nieuw Amsterdam is afgebeeld op doorrokers en uit het HAL register blijkt dat er drie schepen in de vaart zijn geweest. Het eerste schip de Nieuw Amsterdam I was van 1906-1932 in de vaart en de Nieuw Amsterdam II van 1938-1974. De toeschrijving is gemakkelijk daar de pijp is voorzien van een transfer waarop de Nieuw Amsterdam twee schoorstenen heeft, de Nieuw Amsterdam I had maar één schoorsteen. Niet zo verwonderlijk dat de Nieuw Amsterdam II (foto 9) is afgebeeld, het 231 meter lange schip met 10 dekken werd het nieuwe vlaggenschip van de Nederlandse koopvaardij. Het schip kreeg zelfs een koninklijk tintje toen koningin Wilhelmina op 10 april 1937 het nog niet afgebouwde schip te water liet en toen het ruim een jaar later was afgebouwd vereerde zij het nogmaals met een bezoek. Zeer vermeldenswaard was de verdienste van de Nieuw Amsterdam II tijdens de oorlog. Dit snelle schip vervoerde in de periode september 1940 tot

april 1946 maar liefst gedurende 44 reizen meer dan 400.000 passagiers waaronder repatrianten en militairen. Zonder enige schade keerde de Nieuw Amsterdam II in het voorjaar van 1946 terug in Rotterdam.

Betreffende de transfers gebruikt door Van der Want en Barras kreeg ik onlangs van Fred Tijmstra nog leuke aanvullende gegevens. Via Fred kwam ik eind tachtiger jaren in het bezit van een kleine 50 verschillende transfers waaronder de veelkleurige transfer met de Statendam (foto 10), deze blijken dus allemaal gebruikt te zijn door Van der Want en Barras en zijn gevonden in de oude fabriek in Gouda en meegenomen door degene die de naam Regina opgekocht had. Verder vermeldde hij nog in het bezit te zijn van een kopie van het document van Bureel Inklaring Pakketpost



foto 9 Tekst: NIEUW AMSTERDAM, Doorroker, afmontering met nikkelen busje met rode en gele bandjes gestempeld Goedewaagen Holland en ebonieten steel.

Oldenzaal -station gedateerd 8 februari 1936. Dit betrof een bestelorder van 43650 lichtbeelden, uit het buitenland (mogelijk Duitsland, dit is niet goed leesbaar door de slechte kwaliteit van de kopie).

Natuurlijk geeft bovenstaand verhaal geen compleet overzicht van alle HAL schepen afgebeeld op

pijpen maar dit zijn wel de bekendste en beroemdste. Als laatste houd ik mij uiteraard aanbevolen voor op- en aanmerkingen en nieuwe vondsten met afbeeldingen van H.A.L. schepen op pijpen.

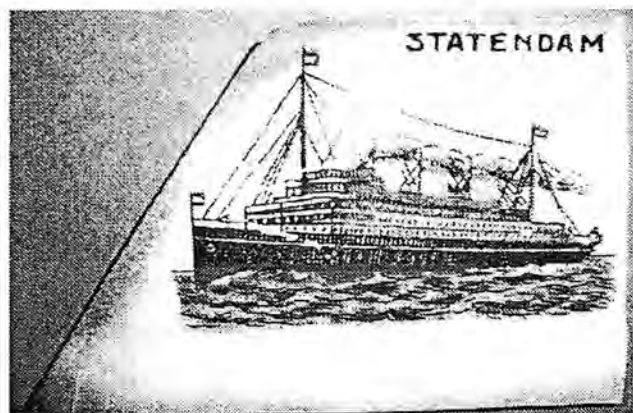


Foto verantwoording;

Foto's; 3, 4, 9. collectie Ruud Stam

Foto's; 5, 10. Leo Nobels

Foto's; 1, 2, 6, 7, 8. Ron de Haan

Literatuur;

HOLLAND AMERIKA LIJN Beknopte geschiedenis van een rederij, auteur: Nico Guns. 2004 Uitgeversmaatschappij Walburg Pers Zutphen.

PKN-dag op 29 oktober in Valkenswaard

Heeft u deze datum genoteerd in uw agenda en zich al opgegeven voor dit jaarlijkse hoogtepunt van de PKN? Het is een evenement wat u niet mag missen. Naast het leggen van contacten met andere PKN-ers, een bezoek aan het museum, of deelnemen aan de sigarenwandeling, kunt u mogelijk ook uw collectie uitbreiden met pijpen en boeken. Nadere informatie over het programma, aanmelding en kosten vindt u op het inlegvel in dit nummer en op onze website.



Een omstreeks 1920 door Johann Partsch gemaakte pijp met mogelijk het schip de Rotterdam IV van de Holland - Amerika Linie. Hij had een fabriek in Wiener Neustadt (Theresienfeld) in Oostenrijk.

Zie artikel op pagina 2426



De Rotterdam III, in de vaart van 1897 - 1907, afgebeeld op een affiche.