

DE MARITIEME FOTOGRAFIE VAN WILLEM LANGHOUT

**AMSTERDAM**

**1930**



**'Rhesus'**

De vertrekkende *'Rhesus' (I)* van de Blue Funnel op het IJ.  
Een sfeervol plaatje met de zonval van voren op het schip, de  
indrukwekkende koopvaarder met immense schoorsteen, het  
Goedkoop-sleepbootje, de boei en de bebouwing rechts.



DE MARITIEME FOTOGRAFIE VAN WILLEM LANGHOUT

# AMSTERDAM 1930

BERT LAMERS

Lanasta

ISBN: 978-90-8616-158-4  
NUGI: 686/466

1e druk, april 2018

© Copyright 2018  
Lanasta, Emmen

Vormgeving: Jantinus Mulder

**www.lanasta.com**

**Omslag:** De 'Johan van Oldenbarnevelt' vaart de Noordersluis bij IJmuiden in.

**Achterzijde omslag:**

Foto 1: Vertrek van de 'Pieter Corneliszoon Hooft' uit de haven van Amsterdam.

Foto 2: Binnenkomende 'Lycaon' van de Britse Blue Funnel Line op het Noordzeekanaal.

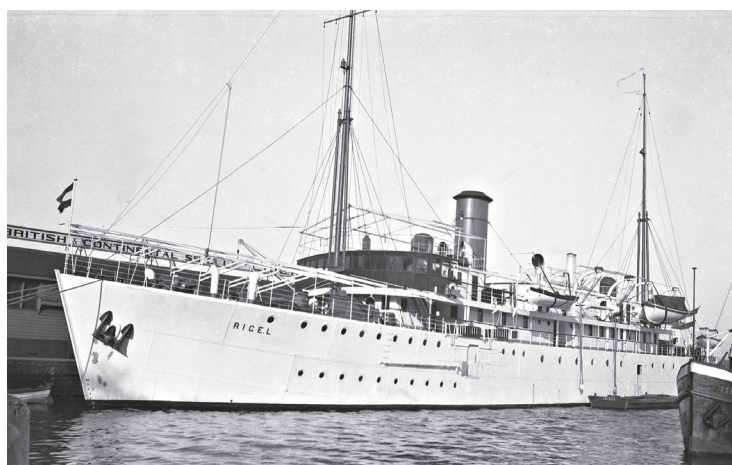
Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

All rights reserved. (Dutch text is also legally relevant in every case or event.)

All correspondence regarding copyrights, translation or any other matter can be directed to: Lanasta, Slenerbrink 206, 7812 HJ Emmen, The Netherlands.

# INHOUDSOPGAVE

INLEIDING	5
BIOGRAFIE WILLEM LANGHOUT	7
STOOMVAART MIJ. 'NEDERLAND'	9
KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE STOOMBOOT MIJ.	23
VEREENIGDE NEDERLANDSCHE SCHEEPVAART MIJ.	29
KONINKLIJKE HOLLANDSCHE LLOYD	35
DIVERSE NEDERLANDSE SCHEPEN	40
NEDERLANDSCHE STOOMVAART MIJ. 'OCEAAN'	45
HAMBURG-AMERIKA LINIE	55
DIVERSE DUITSE SCHEPEN	65
FRANS PASSAGIERSSCHIP 'LAFAYETTE'	69
MARINESCHEPEN	70
HAVENKAART VAN AMSTERDAM	74
DIVERSE VRACHTSCHEPEN	75
WALVISFABRIEKSSCHEPEN	82
TANKERS	86



Het Gouvernentschip 'Rigel'.

---

# INLEIDING

In het najaar van 1977 heb ik de maritieme collectie van Willem Langhout uit Amsterdam overgenomen. Langhout was toen 64 jaar oud en na zijn vervroegde pensionering en een naderende verhuizing was hij - in goed overleg met zijn vrouw - aan het opruimen geslagen. Als trouw abonnee van het maritieme maandblad *De Blauwe Wimpel* schreef Langhout een brief aan de redactie van dit blad, met de mededeling dat hij (met veel pijn en moeite) zijn collectie te koop aanbood. Via de toenmalige hoofdredacteur kwam de brief bij mij terecht. In mij vond hij een enthousiaste koper voor zijn collectie. Over de prijs werden we het snel eens.

De maritieme collectie bestond uit twee fotoboeken met hoofdzakelijk zelfgemaakte foto's, twee kleine mappen met losse foto's, een album met ruim 220 prentbriefkaarten van internationale schepen, vier mappen krantenknipsels uit de jaren dertig van de vorige eeuw en last but not least 166 zwart/wit negatieven van diverse schepen (van 6,5 bij 11 centimeter). Die 166 foto's had Willem Langhout in de periode 1927-1933, veelal samen met zijn toenmalige vriend en leeftijdgenoot Pam von Münching (beter bekend als L.L. von Münching) in en rondom de haven van Amsterdam gemaakt. Voor het maken van scheepsfoto's hadden de toen jonge Amsterdamse shiplovers ieder de beschikking over een Kodak Brownie-boxcamera. Zo'n camera stond borg voor kwalitatief goede tot zeer goede foto's. Gewapend met hun camera's trokken Willem en Pam vaak samen op de fiets door de Amsterdamse haven.

Om hun verzameling zo compleet mogelijk te maken ruilden ze onderling foto's en negatieven. Het kan dan ook zijn dat enkele foto's in dit boek niet door Langhout maar door Von Münching zijn gemaakt. Omdat beiden inmiddels niet meer in leven zijn kan één en ander niet meer worden nagegaan. Na de Tweede Wereldoorlog ontwikkelde Pam von Münching zich als de maritieme documentalist bij uitstek in Nederland. Naast honderden artikelen in vooral *De Blauwe Wimpel* heeft hij ook zestien maritieme boeken geschreven, waaronder zijn omvangrijkste werk '*De Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog*'.

Behalve het gebruik van een drietal foto's als opgave voor de Wimpel-quiz in *De Blauwe Wimpel* van september 1978, januari 1979 en september 1980 heb ik - al die jaren dat ik de negatieven van Langhout in mijn bezit heb - er niets mee gedaan. Ik heb de negatieven gearchiveerd, zuinig bewaard en allemaal een keer laten afdrukken. Inmiddels zijn de negatieven bijna negentig jaar oud. Er zitten enkele zeldzame opnamen bij de negatieven, waaronder de op de omslag van dit boek afgebeelde foto's van de '*Johan van Oldenbarnevelt*', '*Pieter Corneliszoon Hooft*' en de '*Lycaon*'.

In juni 2013 bekeek ik weer eens een fotoalbum van Willem Langhout; daarbij vroeg ik mijzelf af waarom ik na al die jaren bijna niets met de foto's had gedaan? Geïnspireerd door de uitgave van een fotoboek van de Rotterdamse fotograaf Cornelis Nieuwland aan het

eind van 2012 ontstond bij mij toen het idee om van de foto's van Langhout een fotoboek uit te brengen. Na toezending van twaalf foto's uit het negatievenbestand heb ik dat idee vervolgens aan de heer Jt. Mulder van uitgeverij Lanasta voorgelegd. Hij bracht in november 2011 mijn eerste boek (*'Cruise-praet, ervaringen van een cruiseliefhebber'*) uit. Het contact was dus snel gelegd. Binnen vier dagen kreeg ik een positieve reactie van Mulder. Er werden afspraken gemaakt over de vorm van het boek, het aantal pagina's, de tekst en het digitaliseren van de negatieven. Het streven was het boek in 2016 uit te brengen.

Ik kon derhalve aan de slag. Probleem was echter dat ik tot juli van 2013 alleen maar kennis had van de naam Willem Langhout en dat hij in Amsterdam heeft gewoond. Verder wist ik niets. Ook het adres waar ik in het najaar van 1977 zo gastvrij door hem en zijn vrouw was verwelkomd had ik niet meer. Mede dankzij internet en het Stadsarchief Amsterdam heb ik in relatief korte tijd de nodige informatie van hem weten te achterhalen. Daarbij trof ik het dat met inachtname van de wettelijk gestelde termijn van honderd jaar de persoonsgegevens van Willem Langhout in juni 2013 openbaar gemaakt konden worden. Begin juli verkreeg ik via het Stadsarchief een scan van de persoonskaart van Langhout. Uiteindelijk ben ik via de Dienst Basisinformatie van de gemeente Amsterdam eind september 2013 in contact gekomen met zijn oudste zoon Geert-Jan Langhout. Van hem hoorde ik dat zijn vader in 2002 op 88-jarige leeftijd was overleden. De basis voor een goede samenwerking was gelegd, want samen met Geert-Jan is vervolgens de in dit boek opgenomen biografie van Willem Langhout opgesteld.

Na het scannen van de negatieven was het noodzakelijk de namen van de schepen op de foto's te achterhalen, vervolgens te categoriseren en uiteindelijk de teksten bij de foto's te schrijven. Dat vergde met zo veel oude, inmiddels gesloopte en soms totaal onbekende schepen de nodige tijd aan onderzoek. De vele door Willem Langhout bewaarde krantenknipsels uit de jaren dertig van de vorige eeuw en de twee fotoboeken kwamen mij daarbij goed van pas. Een bijkomende handicap voor mij als geboren en getogen Rotterdammer was wel dat ik de Amsterdamse haven - en zeker in de periode dat Langhout in die haven als fotograaf actief was - minder goed ken dan die van Rotterdam. Jan Nierop uit Almere heeft mij op dat vlak geweldig bijgestaan.

Bij het schrijven van de fotobijschriften kreeg ik steeds meer respect voor de door Langhout gemaakte foto's. Die geven namelijk een prachtig en uniek

tijdsbeeld van de schepen die in de jaren 1927-1933 de Amsterdamse haven bezochten. Het mooie van de foto's is niet alleen de goede tot zeer goede kwaliteit maar ook de veelzijdigheid; niet alleen passagiersschepen en vrachtschepen komen in zijn bestand voor maar ook tankers, walvisvaarders, marineschepen en zelfs een kabellegger. Opmerkelijk bij het merendeel van de foto's zijn de enorme zwarte rookpluimen die vaak via kolossale scheepsschoorstenen de wijde wereld in worden gestuurd. In die tijd heel normaal maar vandaag de dag volkomen ongepast. Door de vele rookpluimen hebben de foto's niet alleen een heel bijzondere maar ook een authentieke sfeer meegekregen. Gezien het feit dat de foto's inmiddels bijna negentig jaar geleden zijn gemaakt, zijn het inmiddels ook historische foto's geworden.

Ik prijs mij dan ook bijzonder gelukkig met de publicatie van dit boek, omdat iedereen nu kan genieten van de unieke foto's die Willem Langhout in de periode 1927-1933 in de Amsterdamse haven heeft gemaakt. Het is natuurlijk buitengewoon spijtig dat hij de publicatie van dit boek niet meer mee heeft mogen maken. Maar hij zou ongetwijfeld trots op het uiteindelijke resultaat zijn geweest. Uit respect en waardering voor de door Langhout gemaakte foto's draag ik dan ook graag dit boek aan hem op.

In de voorbereiding van het boek heeft een aantal personen en instanties mij geholpen. Het zijn Kees van Garderen uit Ens, Bill Burns uit Hempstead NY, het Stadsarchief Amsterdam, de Dienst Basisinformatie van de gemeente Amsterdam, Nicolai Bro Jöhncke uit Hellerup, Celia M. Lindqvist uit Oslo, Marja Goud van Het Nederlandse Scheepvaartmuseum te Amsterdam, Jan Nierop uit Almere, Geert-Jan Langhout en Alan Watt uit Londen. Verder heeft Bram Oosterwijk mij geweldig terzijde gestaan bij het redigeren van de teksten. Alle genoemde personen ben ik zeer erkentelijk voor hun geweldige hulp.

Zomer 2017.  
Bert Lamers

---

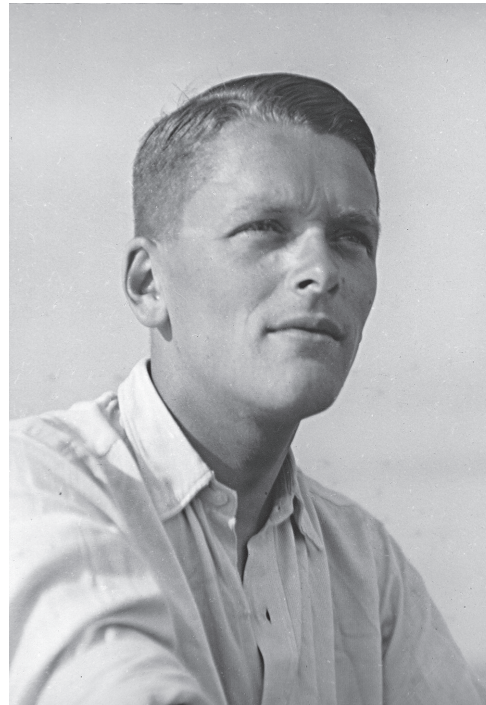
# WILLEM LANGHOUT

## (1913 – 2002)

Willem Langhout werd op 25 mei 1913 in Amsterdam geboren als zoon van architect G.J. Langhout en zijn vrouw Johanna Jonker. Samen met de vermaarde architect J.F. Staal ontwierp Langhout senior onder meer het hoofdgebouw van *De Telegraaf* aan de Nieuwezijds Voorburgwal in Amsterdam. Dit kantoor werd in 1930 in gebruik genomen. Er werden nog twee andere kinderen geboren: Hansje en Pauline. Willem bezocht de Vrijschool, de HBS-opleiding van het Amsterdams Lyceum en daarna de Christelijke Hogere Burgerschool aan de Moreelsestraat. Leren was overigens niet zijn sterkste punt.

In de periode rond zijn middelbare schooltijd liep Willem Langhout leeftijdsgenoot Pam von Münching tegen het lijf. Zo goed als zeker leerden de twee scheepvaartliefhebbers elkaar kennen tijdens hun fietstochten door het Amsterdamse havengebied. Er ontstond een hechte vriendschap en gezamenlijk fotograferden zij de zeeschepen in de haven aan het IJ; ze wisselden ook foto's en informatie met elkaar. De foto's die Willem en Pam in en rondom de Amsterdamse havens maakten tonen de grote drukte die in de jaren vóór de Tweede Wereldoorlog zo normaal was.

Met zijn ouders ging Willem in die jaren met vakantie naar onder meer Zwitserland. Ook waren er vakanties aan zee en bij familie in het Gooi. Na het behalen van zijn eindexamen ging hij als administrateur bij zijn vader op kantoor aan de Weesperzijde werken. Later



Willem Langhout rond 1930.

zou hij, met twee partners, het kantoor overnemen. Willems beroepsmatige ontwikkeling geeft weinig ruimte voor het invullen van zijn geliefde hobby: de scheepvaart. Zeer waarschijnlijk mede daardoor verwaterde ook de vriendschap met Von Münching. Wel ging Willem roeien bij de tegenover het kantoor gevestigde Koninklijke Amsterdamsche Roei- en Zeilvereniging 'De Hoop'. Na de Tweede Wereldoorlog werd hij van 1946-1948 als dienstplichtig militair naar Nederlands-Indië uitgezonden. De reis heen werd met de 'Volendam' gemaakt, de terugreis met de 'Waterman'.

In 1953 leerde Willem in Amsterdam zijn echtgenote Corrie de Boer kennen. Een jaar later trouwden ze. In 1955 werd hun zoon Geert-Jan geboren. Hun tweede zoon Bart volgde in 1957. In de eerste jaren van het huwelijk werd er op zaterdagochtend nog gewerkt; maar al vrij snel volgde de vrije zaterdag. 's Zondags stond er vaak een bezoek aan Artis op het programma. Nog vaker echter volgde een fietstocht van Amsterdam-Zuid, waar het gezin Langhout woonde, naar de haven. Willem wees zijn kinderen dan vol enthousiasme op de schepen. 'Kijk, dat schip van de ...' en dan volgde de naam van een rederij. Want dat kon hij dan aan de scheepsschoorstenen zien. Ook werden er zeiltochten gemaakt met vriendjes van de kinderen van wie de ouders een boot hadden. Willem genoot dan met volle teugen.

Eind 1974 kwam zijn vervroegd pensioen. Willem Langhout legde zich daarna helemaal toe op zijn hobby postzegels verzamelen. Lang nog bleef hij fotograferen, waarbij hij vooral dia's maakte. Toch bleef de scheepvaart hem interesseren. Hij is jarenlang donateur van de Noord-Hollandse reddingmaatschappij geweest (de huidige KNRM). Hij las meer dan dertig jaar het maritieme maandblad *De Blauwe Wimpel*. De interesse voor de scheepvaart nam zijn oudste zoon van hem over. Willem Langhout zat in een gesprek nooit om woorden verlegen. Hij had een brede belangstelling en kon het met iedereen goed vinden.

In 2002 overleed hij, kort vóór zijn 89e verjaardag. Hij heeft zijn hele leven in Amsterdam gewoond.

---

# STOOMVAART MAATSCHAPPIJ ‘NEDERLAND’

Als men in de vorige eeuw op maritiem gebied over Amsterdam sprak dan had men het – vooral in de jaren dertig- over de in de hoofdstad gevestigde Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’ (SMN). Deze rederij werd op 13 mei 1870 opgericht, met als doel een geregelde stoomvaartdienst naar en van Nederlands-Indië (vanaf 1945 de republiek Indonesië) te onderhouden, via het Suezkanaal. Het is aannemelijk dat de opening van deze vaarweg op 16 november 1869 een directe stimulans betekende voor de Nederlandse stoomvaart op Nederlands-Indië. Eén van de oprichters van de ‘Nederland’ was Prins Hendrik ‘De Zeevaarder’.

Van 1870 tot 1879 maakte de SMN als laad- en losplaats gebruik van een etablissement in Den Helder (Nieuwediep). Met de opening van het Noordzeekanaal in 1876 werden de laad- en losplaatsen verplaatst naar Amsterdam; aanvankelijk aan de Oostelijke Handelskade, maar vanaf 1910 op het nieuw aangelegde Java-eiland (Javakade en Sumatrakade). Het kantoor was gevestigd aan de Prins Hendrikkade; vanaf 1916 samen met andere Amsterdamse rederijen in ‘*Het Scheepvaarthuis*’.

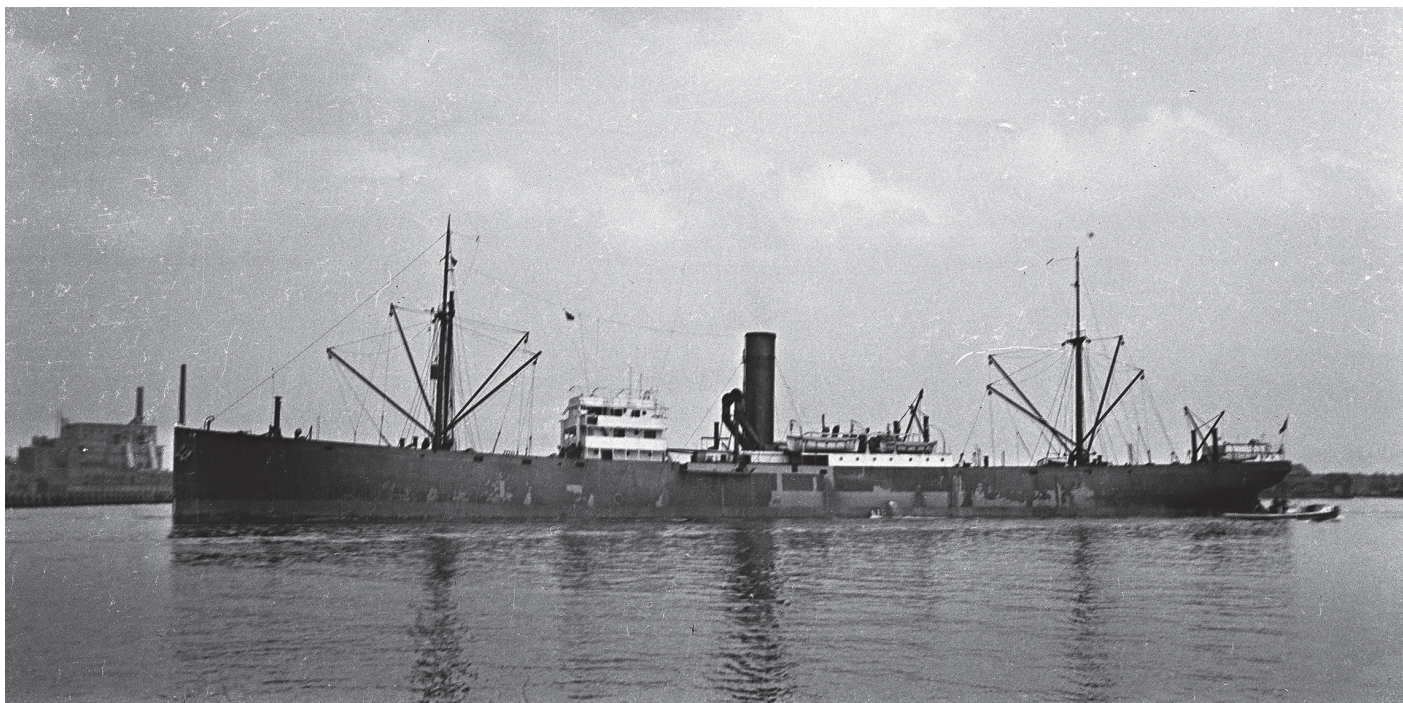
Het vervoer ging aanvankelijk per mailboot, waarmee zowel passagiers als post en vracht werden vervoerd. Passagiers werden vaak per trein naar Napels, Genua of Marseille vervoerd om de vaartijd tussen Europa en Indië zo kort mogelijk te houden. Voor het vrachtaanbod kon de maatschappij profiteren van de zogenaamde gouvernementscultures (zoals de Banka-

tinwinning, tabak en kopra). Vanuit Europa bestond het vrachtaanbod uit productiegoederen, fabrieksinstallaties en spoorwagematerieel.

De SMN werkte voor de vaart op Indië samen met de Rotterdamsche Lloyd (RL); in 1947 werd dit de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd (KRL). Beide rederijen richtten in 1888 voor het inter-insulaire vervoer in Indië de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) op. Na de mailboten kwamen er specifieke vrachtschepen en passagiersschepen in de vaart. Vooral de passagiersschepen kregen grote bekendheid, zoals de ‘*Koningin der Nederlanden*’ (1911-1932), de ‘*Jan Pieterszoon Coen*’ (1915-1940), de ‘*Johan de Witt*’ (1920-1948), de ‘*Pieter Corneliszoon Hooft*’ (1926-1932), de ‘*Christiaan Huygens*’ (1928-1945), de ‘*Marnix van Sint Aldegonde*’ (1930-1943), de ‘*Johan van Oldenbarnevelt*’ (1930-1963), de ‘*Tarakan*’ (1930-1960) en de ‘*Oranje*’ (1939-1964). De ‘*Oranje*’ was het laatste grote passagiersschip van de rederij.

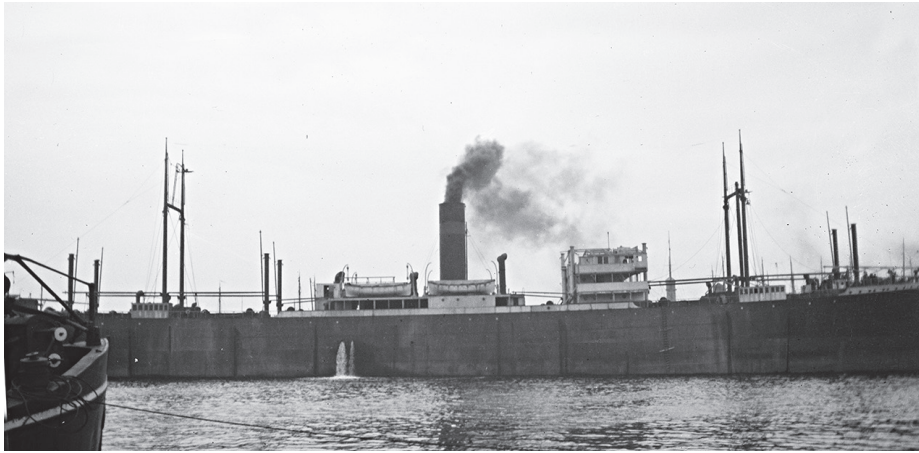
In 1969 besloten de Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’, de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd (KRL), de Koninklijke Java-China Paketvaart Lijnen (KJCPL) en de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij (VNS) tot een volledige fusie. Per 20 januari 1970 gingen de vier rederijen op in de Nederlandsche Scheepvaart Unie (NSU). Daarmee ontstond één van de grootste rederijen ter wereld, met (op 1 januari 1970) een vloot van 180

schepen en acht schepen in bestelling. Met de vorming van de NSU kwam na precies een eeuw een eind aan het zelfstandig bestaan van de SMN. In het spraakgebruik stond de rederij bekend als *'De Nederland'*. Het motto van de SMN was: *'Semper Mare Navigandum'* (de zee moet steeds bevaren worden).



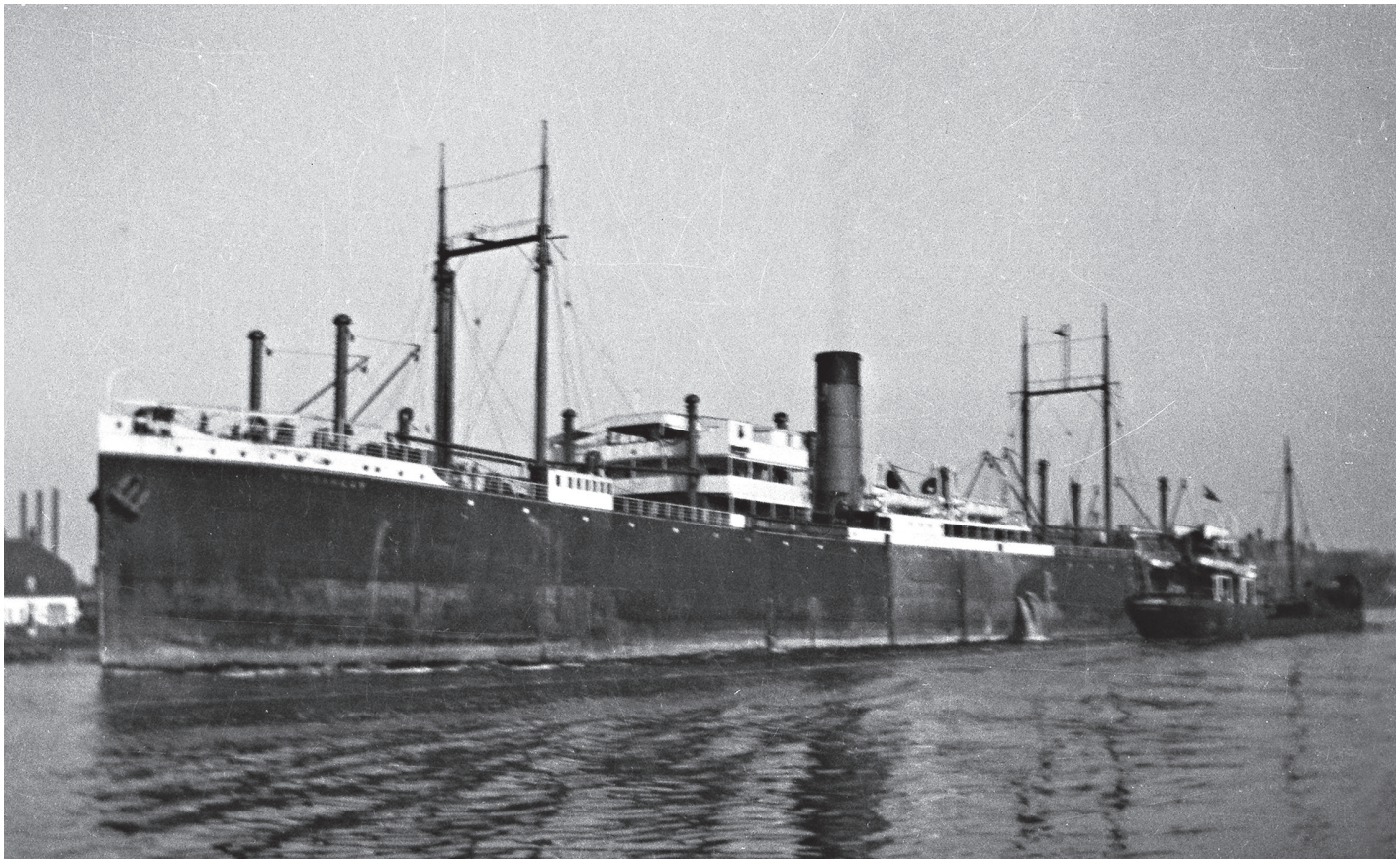
#### **'Bawean' (I)**

Het s.s. *'Bawean'* (I) op het IJ. Het 6.430 brt. metende vrachtschip met beperkte accommodatie voor 13 passagiers werd in 1912 door William Hamilton Ltd. in Glasgow gebouwd. Het schip was vernoemd naar het eiland Bawean in de Indische archipel; het was een ontwerp van ir. M.A. Cornelissen uit Amsterdam. In 1927 werd de *'Bawean'* verkocht aan de Verenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij In Den Haag en herdoopt in *'Giekerk'*. Daarmee volgde ze haar zusterschip *'Boeroe'*, dat een jaar eerder door de Mij. *'Nederland'* aan de VNS was verkocht en eind maart 1927 de naam *'Grijpskerk'* kreeg. Ze zou tot 1933 in de vaart blijven. In april 1935 werd de *'Bawean'* (I) aanvankelijk voor de sloop naar Engeland verkocht, maar een half jaar later doorverkocht aan Achille Lauro in Napels. De nieuwe naam werd *'Liana'*. Het schip werd eind 1941 door Brazilië in beslag genomen, toegewezen aan Lloyd Brasileiro en herdoopt in *'Bahia Loide'*. Op 8 juni 1944 werd ze als blokschip in het kader van de geallieerde invasie tot zinken gebracht bij Arromanches (Normandie), als *'Gooseberry no. 1'*. Het wrak werd in 1949 gelicht en in Gent gesloopt.



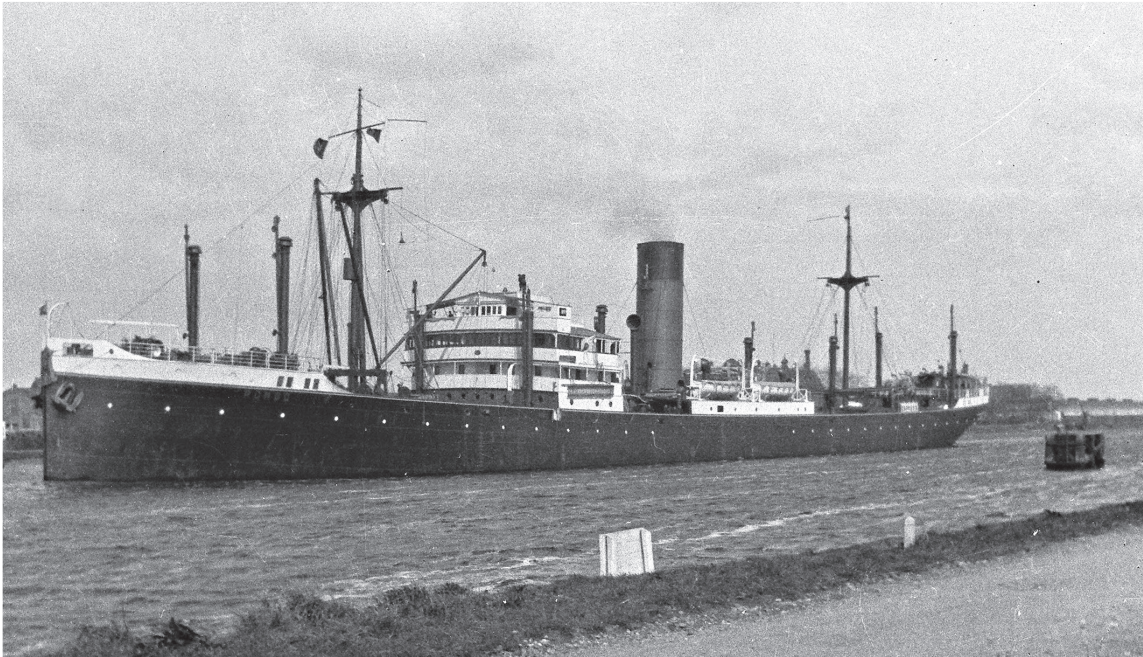
### **'Kangean'**

De binnenkomende *'Kangean'* (1912/6.857 brt.) werd in de zomer van 1931 voor de sloop naar Japan verkocht maar vervolgens doorverkocht naar Rusland en herdoopt in *'Vsevolod Sibirtzev'*. Het schip is tot 1972 in de vaart geweest voor Far-East State Fishing Trust.



### **'Kambangan'**

De 6.917 brt. metende *'Kambangan'* was een product van de Rotterdamsche Droogdok Mij. De kiellegging van het 131,07 meter lange vrachtschip was op 21 januari 1911, de tewaterlating op 20 september en de oplevering op 9 december van dat jaar. Van maart 1918 tot en met januari 1919 voer het in beslag genomen schip voor de Britse regering; het was in beheer gegeven aan Jardine Matheson & Co. In 1925 werden de stoomketels vervangen door de ketels die vrijkwamen bij de verbouwing van de *'Bintang'* tot motorschip. In maart 1931 werd het schip voor de sloop verkocht aan Simons' Metaalhandel in Pernis (Rotterdam) maar in september 1931 doorverkocht aan het sloopbedrijf Van Heyghen Frères in Gent.



#### **'Rondo'**

Ook het stoomschip *'Rondo'* (I) - op de foto varende op het Noordzeekanaal - is door de Rotterdamsche Droogdok Mij. gebouwd. De 7.549 brt. metende vrachtvaarder werd op 9 december 1914 aan de Mij. *'Nederland'* overgedragen; ze had een accommodatie voor tien passagiers. Het schip had een lengte van 137,16 meter, een breedte van 16,98 meter en een maximale diepgang van 9,22 meter. De *'Rondo'* (I) was vernoemd naar het eilandje Rondo in de Indische archipel, ten noorden van Sabang. In maart 1918 werd het schip in New York in beslag genomen en in beheer gegeven bij de Naval Overseas Transport Service. In juni 1919 werd het aan de rederij teruggegeven. Op 20 februari 1930 werd de *'Rondo'* in Amsterdam opgelegd en drie jaar later voor de sloop naar Italië verkocht.

#### **Rechts: 'Rondo'**

De *'Rondo'* (I) gedurende haar oplegperiode (1930-1933) aan de Javakade. Geheel links en grotendeels verscholen achter loods Holland ligt de *'Marnix van Sint Aldegonde'* aan de Sumatrakade.

