

1839-1917 Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM)

De eerste trein in Nederland reed op 20 september 1839 van Amsterdam naar Haarlem. Initiatiefnemer was de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM), een particuliere onderneming die enkele jaren eerder was opgericht door de ingenieur Willem Christiaan Brade en de Amsterdamse zakenlieden Louis Serrurier en Rodolphe le Chevalier. Zij moesten de nodige weerstand overwinnen, met name uit de hoek van de binnenvaart. Lang niet iedereen vond het nuttig om spoorlijnen aan te leggen langs de goede vaarwegen waarover Nederland beschikte. Ook vormde de drassige grond een uitdaging bij de constructie.

In 1842 werd de Oude Lijn – zoals de eerste spoorlijn later werd genoemd – doorgetrokken naar Leiden en Den Haag. De aanleg en het ontwerp van bruggen en stations stond onder leiding van spoorwegingenieur Frederik Willem Conrad. Vijf jaar later werden Delft en Rotterdam bereikt. In tegenstelling tot de inmiddels ook aangelegde Rhijnspoorweg naar Arnhem, richtte de HSM zich in eerste instantie op personenvervoer en niet op goederen. Een van de redenen was dat Amsterdam niet zat te wachten op meer concurrentie van de Rotterdamse haven. Toen het rendement van de HSM-aandelen bleek tegen te vallen – de verwachtingen waren gebaseerd op buitenlandse spoorwegmaatschappijen – deden veel Nederlandse aandeelhouders deze van de hand en kwam de meerderheid in Duitse handen.

Met de HSM in het westen en de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (NRS) in het midden des lands, stakte de aanleg van spoorlijnen naar het noorden en zuiden. De hoge kosten van bruggen over de grote rivieren waren niet rendabel voor investeerders. Met de Spoorwegwet van 1860 nam de overheid de aanleg van spoorlijnen zelf ter hand. Voor de exploitatie werd een particulier bedrijf opgericht dat de spoorlijnen van de staat huurde, de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS). Alleen de concessie voor de spoorlijn Den Helder-Amsterdam ging naar de HSM. In deze periode werd de Oude Lijn omgebouwd van breedspoor naar normaalspoor, de spoorbreedte die de nieuwe lijnen hadden in navolging van de buurlanden.

Als concurrent voor de Rhijnspoorweg, die inmiddels Amsterdam met het Duitse Ruhrgebied verbond, legde de HSM rond 1875 de Oosterspoorweg aan. Deze voerde van Amsterdam naar Zutphen, met een zijtak tussen Hilversum en Utrecht (station Maliebaan). Vanaf Zutphen zorgde de Nederlandsch-Westfaalsche Spoorweg-Maatschappij (NWS) voor de spoorverbinding met Duitsland. Verladings konden voor goederen- en kolentransport van en naar het Ruhrgebied dus kiezen tussen de Rhijnspoorweg (NRS) en de Oosterspoorweg (HSM). Hetzelfde gold voor passagiers tussen Amsterdam en Utrecht.

HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.
EXTRA TREINEN
BIJ GELEGENHEID DER
Feestviering en Groote Illuminatie,
te AMSTERDAM.
op Woensdag 13 April 1887.

1. Van Amsterdam naar Zutphen,
Hier zijn er twee treinen te zien: één met personenvervoer, één met goederenvervoer.
Op de eerste stations wordt NIET gestopt.
Vertrekt van AMSTERDAM des avonds om 11 uur.

2. Van Amsterdam naar Utrecht en Amersfoort,
Stopt op alle tussenstations.
Vertrekt van AMSTERDAM des avonds om 11 uur.

3. Van Amersfoort naar Kesteren,
Stopt op alle tussenstations.
Vertrekt van AMSTERDAM des avonds om 11 uur, die om 10.30 's avonds van AMSTERDAM vertrekt.

Kleine Strooibijetten aan alle Stations en Bestelkantoren gratis verkrijgbaar.

De Administrateur.

HOLLANDSCHE SPOORWEG
AMSTERDAM
HOLLAND
BELGIE
FRANKRIJK

HAARLEM
LEIDEN
Delft
ROOSEDAAL
ESSEN
ANTWERPEN
BRUSSEL
QUEVY
FEIGNIES
PARIS

1 OCTOBER 1907.

AMSTERDAM O.S.	K.	7 ⁴⁰	8 ¹⁰	9 ¹⁰	10 ¹⁰	11 ¹⁰	12 ¹⁰	13 ¹⁰	14 ¹⁰
DEN HAAG	K.	8 ¹⁰	9 ¹⁰	10 ¹⁰	11 ¹⁰	12 ¹⁰	13 ¹⁰	14 ¹⁰	15 ¹⁰
ANTWERPEN	K.	11 ¹⁰	12 ¹⁰	13 ¹⁰	14 ¹⁰	15 ¹⁰	16 ¹⁰	17 ¹⁰	18 ¹⁰
BRUSSEL NOORD	K.	12 ¹⁰	13 ¹⁰	14 ¹⁰	15 ¹⁰	16 ¹⁰	17 ¹⁰	18 ¹⁰	19 ¹⁰
BRUSSEL ZUID	K.	12 ¹⁰	13 ¹⁰	14 ¹⁰	15 ¹⁰	16 ¹⁰	17 ¹⁰	18 ¹⁰	19 ¹⁰
PARIS NOORD	K.	12 ¹⁰	13 ¹⁰	14 ¹⁰	15 ¹⁰	16 ¹⁰	17 ¹⁰	18 ¹⁰	19 ¹⁰
PARIS NOORD	K.	12 ¹⁰	13 ¹⁰	14 ¹⁰	15 ¹⁰	16 ¹⁰	17 ¹⁰	18 ¹⁰	19 ¹⁰
BRUSSEL ZUID	K.	12 ¹⁰	13 ¹⁰	14 ¹⁰	15 ¹⁰	16 ¹⁰	17 ¹⁰	18 ¹⁰	19 ¹⁰
BRUSSEL NOORD	K.	12 ¹⁰	13 ¹⁰	14 ¹⁰	15 ¹⁰	16 ¹⁰	17 ¹⁰	18 ¹⁰	19 ¹⁰
ANTWERPEN	K.	12 ¹⁰	13 ¹⁰	14 ¹⁰	15 ¹⁰	16 ¹⁰	17 ¹⁰	18 ¹⁰	19 ¹⁰
DEN HAAG	K.	12 ¹⁰	13 ¹⁰	14 ¹⁰	15 ¹⁰	16 ¹⁰	17 ¹⁰	18 ¹⁰	19 ¹⁰
AMSTERDAM O.S.	K.	12 ¹⁰	13 ¹⁰	14 ¹⁰	15 ¹⁰	16 ¹⁰	17 ¹⁰	18 ¹⁰	19 ¹⁰

Anoniem (druk Ellerman, Harms & Co),
Extra treinen, HSM, 1887

Anoniem (litho Ellerman, Harms & Co),
Holland België Frankrijk, HSM, 1907

HOLLANDSCHE SPOORWEG

LEIDEN

SCHEVENINGEN KURHAUS

DEN HAAG EN ROTTERDAM NAAR

KEULEN EN ZUID-DUITSCHLAND

OVER KESTEREN-NIJMEGEN-KLEEF

DOORGAANDE RIJTUIGEN 1^E EN 2^E KLASSE
MET RESTAURATIERIJTUIG

TUSSEN ROTTERDAM EN
1^E-3^E KLASSE TUSSEN LEIDEN, (SCHEVENINGEN KURHAUS IN HET BADSEIZOEN)
DEN HAAG EN KEULEN OVER ROTTERDAM.

ZIE DE DIENSTREGELING.

LITH. J. H. DE BUSSY, AMSTERDAM

Anoniem (litho J.H. de Bussy), Naar Keulen en
Zuid-Duitschland, HSM, ca. 1912



Willy Sluiter, *Reist naar het zeestrand*,
HSM, 1914



Anoniem (druk Kotting), *Nieuwe verbinding*
(Haarlemmermeer), HSM, ca. 1912

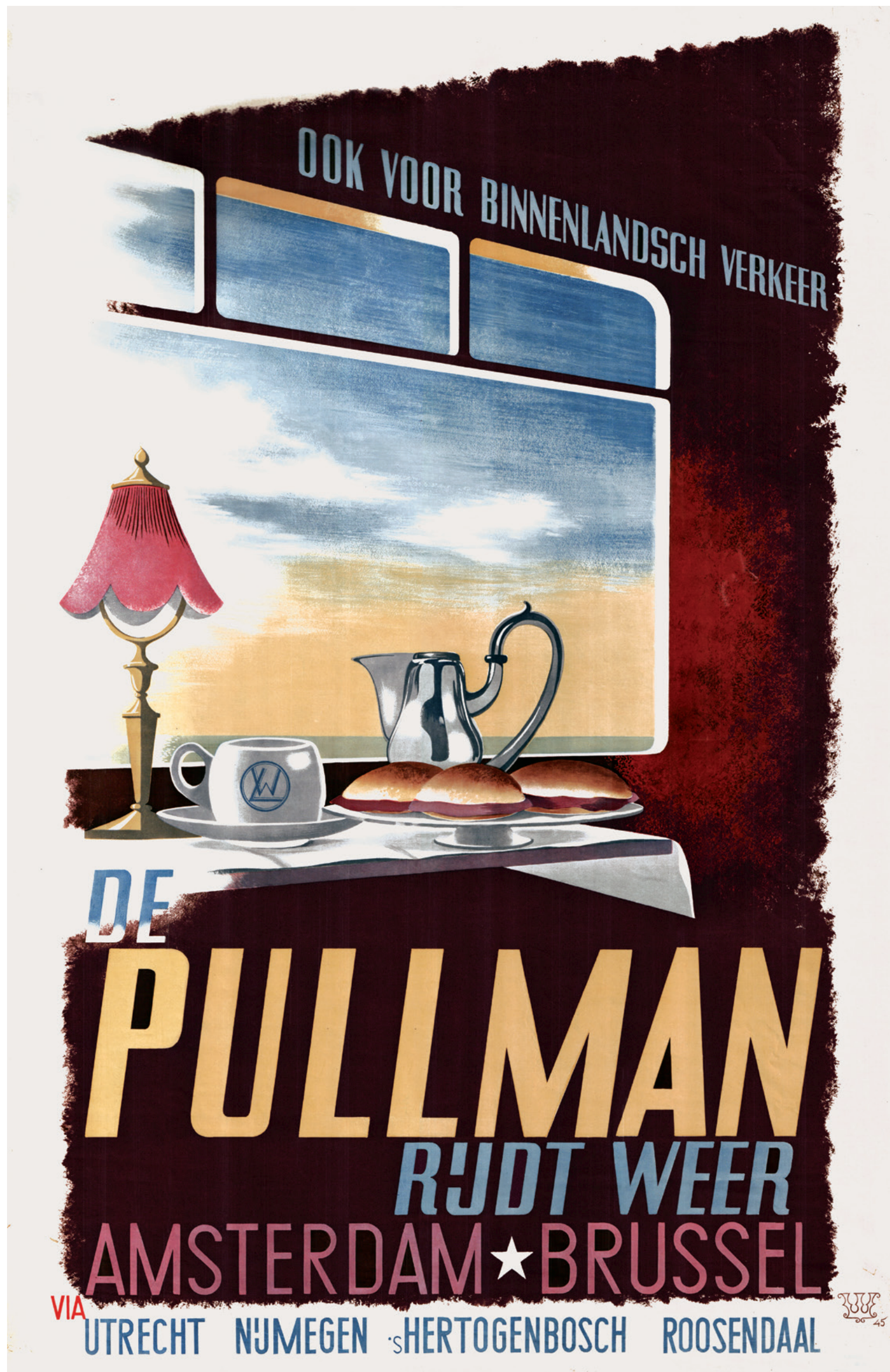
Het bestaan van verschillende spoorwegmaatschappijen die onderling concurreerden, was niet ideaal voor reizigers en verladers. Er waren geen of slechte onderlinge aansluitingen en de tarieven verschilden. De overheid probeerde de nadelen te beperken met een beleid van concentratie en concurrentie. Er moesten twee grote maatschappijen overblijven – HSM en SS – op een gelijk speelveld. Daarom vond een gedeeltelijke herverdeling van spoorlijnen plaats, waarbij de lijnen van de NRS in 1890 aan de SS werden overgedragen. De twee grote maatschappijen kregen ook het recht om op enkele trajecten elkaars spoor te gebruiken, bijvoorbeeld op de verbinding met België via Roosendaal. Deze lijn, aanvankelijk van een Belgische maatschappij, was aan de SS toegewezen en de HSM voelde zich daardoor benadeeld. De onderlinge verhouding bleef slecht, maar de Spoorwegstakingen van 1903 brachten de bedrijven wel dichtertot elkaar. Vanaf 1905 werden de opbrengsten van de betwiste verbinding met België gedeeld.

Reclame-wedloop

'Aanplakbiljetten zijn voor zoover de herinnering gaat steeds bij de spoorwegen in gebruik geweest', blikte het blad van de HSM-personeelsvereniging *Voor allen* terug bij het 75-jarig jubileum in 1914. 'Men kan dan ook moeilijk beter middel van aankondigen bedenken voor een spoorwegadministratie, die de beschikking heeft over zulke voor publiciteit bij uitstek gunstige plaatsen als spoorwegstations zijn.' Desondanks beperkten de aanplakbiljetten zich lange tijd tot tekstuele mededelingen, zoals dienstregelingen of de aankondiging van extra treinen. Bijvoorbeeld voor een HSM-trein naar Amsterdam 'bij gelegenheid der feestviering en groote illuminatie' vanwege de 70e verjaardag van koning Willem III in 1887. Bijzonder was wel dat de tekst op een rood-wit-blauwe achtergrond werd afgedrukt.

In 1893 verscheen het eerste geïllustreerde affiche van de HSM. 'De opening van Station Hoek van Holland voor het internationaal Engelsch-Nederlandsch-Duitsch Verkeer gaf aanleiding tot ons eerste geïllustreerd reclamebiljet, hetwelk ontworpen werd door den bekenden architect Berlage, den lateren bouwmeester van het Beursgebouw te Amsterdam.' Het was niet zo dat de HSM nu de smaak van het afficheren te pakken had gekregen. Het duurde tot 1901 voor een volgend exemplaar het licht zag. 'Voor de reclame in Frankrijk heeft een tijdlang een in Frankrijk gedrukt, veelkleurig en levendig biljet dienst gedaan, door een Franschman geteekend', aldus *Voor allen*. De 'Chemin de fer Hollandais', zoals de HSM zich in het Frans noemde, liet dit art-nouveau-affiche ontwerpen door Henri Gray in Parijs, dicht op de doelgroep. Voor binnenlandse reclame achtte de HSM affiches in deze periode kennelijk overbodig. Wel werd er geadverteerd in de dagbladen met nieuwe verbindingen of speciale tarieven. Rond 1905 verschenen enkele affiches voor treinreizen naar het buitenland, maar hoewel kleurrijk en typografisch verzorgd, waren ze niet of nauwelijks geïllustreerd. Vanaf 1910 kwam hier verandering in.

Tussen de HSM en concurrent Staatsspoorwegen (SS) ontstond 'een ware wedloop, wie de meest pakkende reclame maakte', aldus Cornelis Krayenhoff, destijds bij de SS verantwoordelijk voor de propaganda. Het was een laatste uiting van de oude rivaliteit, want ondertussen werkten de maatschappijen onder druk van de overheid steeds meer samen. De Amsterdamse drukkerij J.H. de Bussy produceerde samen met ontwerper Johan Kesler een reeks HSM-affiches met gedecoreerde randen en gestileerde prentjes van bestemmingen. Een drietal affiches voor treinreizen naar België en Frankrijk en naar Duitse steden was nog visueler van opzet, met de silhouetten van de Notre-Dame in Parijs dan wel van een stoomlocomotief. Hoewel ze de HSM een eigen gezicht gaven en een heldere boodschap uitdroegen, was *Voor allen* niet onverdeeld positief: 'Niet fraai maar duidelijk zijn ook de aanplakbiljetten Hamburg, België en Frankrijk, terwijl de (...) biljetten Zuid-Duitschland en Berlijn, die er op het plaatje aardig uitzien, als aanplakbiljet minder voldeden.'



DE PULLMAN RIJDT WEER

Tijdens de Tweede Wereldoorlog kwam het internationale treinverkeer stil te liggen. Bij de bevrijding was er grote schade aan spoorlijnen, bruggen en stations. Het duurde dan ook enige tijd voor het internationale spoorwegverkeer weer op gang kwam. In december 1945 reed de eerste naoorlogse trein van Amsterdam naar Brussel, voorzien van de aloude Pullman-rijtuigen. Omdat de in 1944 verwoeste Moerdijkbrug nog niet was hersteld, maakte de trein een omweg via Utrecht, Nijmegen en Den Bosch. De reis duurde maar liefst 8 uur – tweemaal de normale reistijd. De terugkeer van de Pullmans had echter een symbolische waarde, namelijk herstel van de vooroorlogse luxe.

Fedde Weidema maakte eind 1945 een affiche voor de Pullman-trein. Hij refereerde subtiel aan Cassandres beroemde ontwerp voor de *Étoile du Nord* uit 1927 door een (noorder)ster weer te geven tussen de woorden Amsterdam en Brussel. Verder beeldde Weidema herkenbare attributen van de Pullman-rijtuigen af: een koffiekop met het vignet van Wagons-Lits, een zilveren koffiekannet en de kenmerkende roze schemerlamp. Hij lijkt zich deels gebaseerd te hebben op een vooroorlogs NS-affiche van Koen van Os, waarop ook een koffiekop en broodjes waren afgebeeld bij een treinraam. Weidema kreeg van de NS expliciet de opdracht om de broodjes met vleeswaar af te beelden. Ze stonden symbool voor overvloed na de oorlogstekorten, maar doen karig aan vergeleken met de vooroorlogse meergangenlunches.

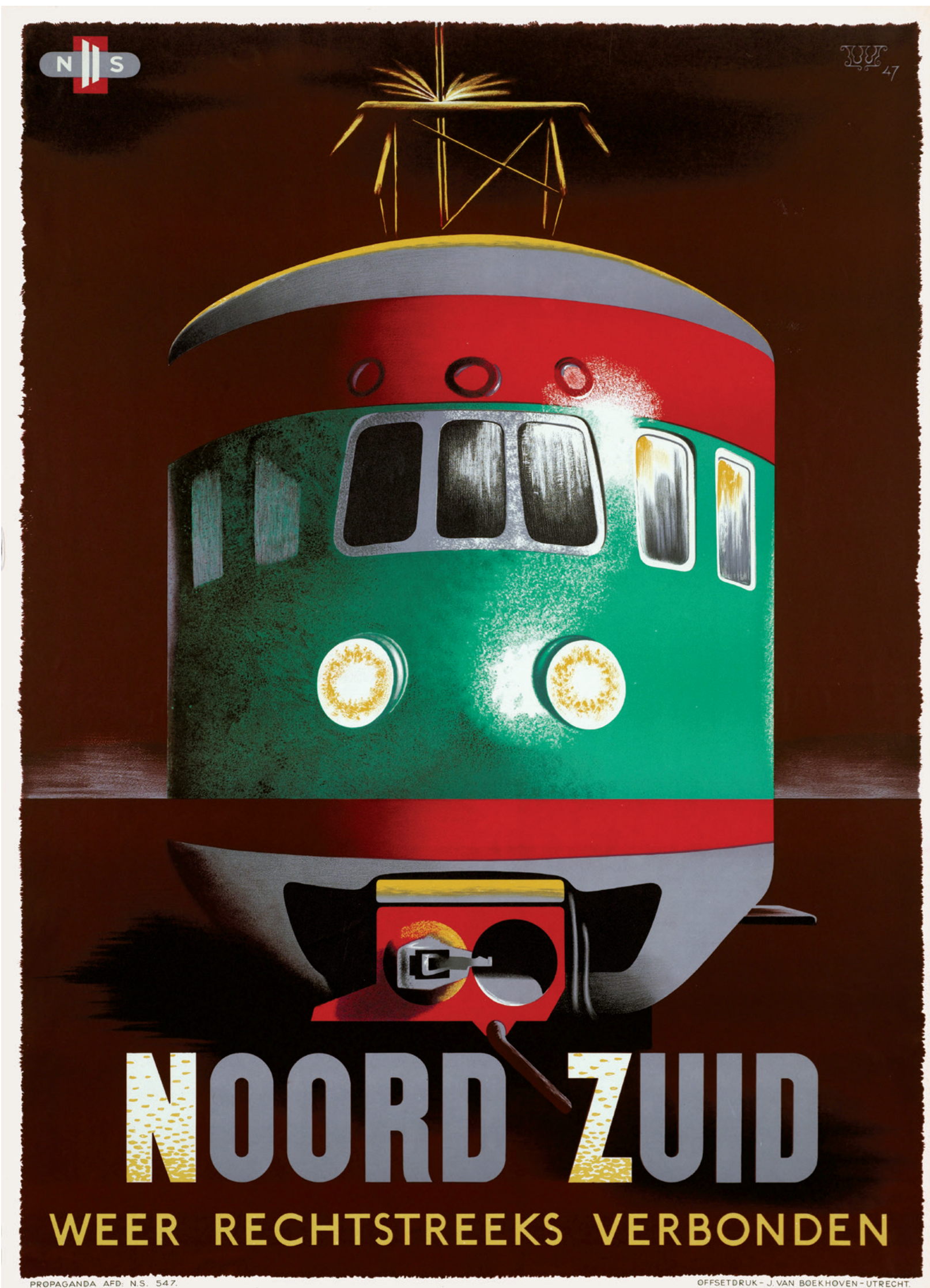
Op zondag 2 december 1945 vond de feestelijke eerste rit plaats van Brussel naar Amsterdam. Een meereizende verslaggever van *De Tijd* beschreef de stop op station Nijmegen: 'Het was tekenend voor het Nederland in wederopbouw: de tegenstelling tussen het half verwoeste stationsgebouw, doorzeefd van kogels, de wachtkamer triest en haveloos (...) en het weelderige interieur van den Pullman met zijn fauteuils en betimmering en alle comfort.' De Pullman-trein moest 80 kilometer omrijden vanwege de verwoeste Moerdijkbrug over het Hollands Diep. In augustus 1946 verrichtte prins Bernhard de officiële heropening, waarbij de brug was versierd met Nederlandse, Belgische en Franse vlaggen en de wapens van Amsterdam, Brussel en Parijs. De Pullman-trein kon z'n oude route naar Parijs hervatten als *Étoile du Nord*.

De NS bracht in 1946 het affiche 'Parijs per Pullman' van Arthur Goldsteen uit. Het toont een terrastafeltje voor een enigszins vervallen maar uiterst romantisch café in Parijs. Aan oorlog en bevrijding herinnert nog het gescheurde aanplakbiljet naast de deur. Het bistrostoeltje is uitnodigend leeggelaten. 'Het trekt zoo sterk de aandacht en het wekt zoo zeer de lust om, desnoods niet per Pullman, naar de Lichtstad te reizen', schreef reclamevakblad *Ariadne* over het affiche, om te concluderen: 'Misschien is het een gebrek van de poster, dat hij meer reclame voor Parijs dan voor de Pullman maakt.'

←
Fedde Weidema, *De Pullman rijdt weer*, NS, 1945



Arthur Goldsteen, *Parijs per Pullman*, NS, 1946



PROPAGANDA AFD. N.S. 547.

OFFSETDRUK - J. VAN BOEKHOVEN - UTRECHT.

NOORD-ZUID, OOST-WEST

Na de Tweede Wereldoorlog moest eerst de schade worden hersteld aan sporen, bovenleiding, stations en bruggen. Ook een deel van het elektrische materieel was verloren gegaan. In 1947 waren Noord en Zuid weer rechtstreeks verbonden, vermeldde een affiche met een elektrisch treinstel dat frontaal werd afgebeeld door Fedde Weidema. Het ging niet over de spoorverbindingen tussen de meest noordelijke en zuidelijke provincies, die nog niet geëlektrificeerd waren, maar om de uiteinden van het Middennet. Na herstel van de bruggen over de grote rivieren, zoals de Maasbrug bij Hedel, kon er namelijk weer van Amsterdam naar Den Bosch en Eindhoven gereden worden.

Een jaar later gingen op deze verbinding elektrische locomotieven rijden met getrokken rijtuigen, in plaats van treinstellen. De NS had tot 1948 nog geen elektrolocomotieven, alleen motorwagens van treinstellen. Locomotieven waren krachtiger en dus geschikt voor lange afstanden en kolen- en goederentransport. Met een aantal jaren oorlogsvertraging leverde de Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) de eerste locs van de NS 1000-serie. De verwachtingen waren hoog, zoals blijkt uit de tekst 'Groter snelheid, meer comfort' op een affiche van Arthur Goldsteen. De maximumsnelheid van 160 km/uur werd in de praktijk echter niet gehaald en de Zwitserse locomotieven werden al snel beperkt tot goederentransporten. Succesvoller waren de in Frankrijk gebouwde 1100-serie en de Nederlands-Amerikaanse 1200-locomotieven, die vanaf 1950 gereed kwamen.

Op 20 mei 1951 was de elektrificatie afgerond van de spoorverbinding met Twente (Apeldoorn-Oldenzaal). Op het affiche 'Oost-West' van vaste NS-ontwerper Jan de Haan stond een turquoise 1100-loc met dito rijtuigen van het Plan D, te herkennen aan hun afgeronde hoeken. Het jaar daarop waren ook Groningen en Leeuwarden elektrisch bereikbaar. Met deze mijlpaal had de NS in totaal 1.282 kilometer onder draad gebracht. In Leeuwarden werd een 'NS Elektrificatie Tentoonstelling' gehouden en een groot affiche kondigde de elektrische verbinding aan. Achter een routekaart in draadvorm beeldde Reyn Dirksen een 1200-loc af, met voorop de W van fabrikant Werkspoor. Dit waren de eerste in Nederland gebouwde elektrische locomotieven, betaald uit Marshall-hulp en geconstrueerd naar Amerikaans voorbeeld.



← Fedde Weidema, *Noord Zuid weer rechtstreeks verbonden*, NS, 1947

Reyn Dirksen, *Het Noorden elektrisch verbonden*, NS, 1952

Arthur Goldsteen, *Groter snelheid, meer comfort*, NS, 1948

Jan de Haan, *Oost-West elektrische treinen*, NS, 1951

STATIONSLECTUUR

De trein onderscheidt zich van de meeste andere vervoermiddelen door de mogelijkheid om onderweg een krant, tijdschrift of boek te lezen. Al vroeg werd er dan ook lectuur verkocht op de stations. In 1887 begon de Amsterdamsche Kiosk Onderneming (AKO) op treinstations van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM). Vanaf 1891 exploiteerde Albert Willem Bruna de Algemeene Spoorwegboekhandel op achttien stations van de Staatsspoorwegen (SS).

Het familiebedrijf Bruna omvatte niet alleen boekhandels maar ook een uitgeverij. Al rond 1900 gaf men de serie *Voor de Coupé* uit, een tijdschrift met spannende verhalen. Na de Tweede Wereldoorlog specialiseerde uitgeverij A.W. Bruna zich in thrillers en detectives. Vanaf 1955 verscheen de Zwarte Beertjes-pocketreeks, met boegbeelden als *Inspecteur Maigret* van George Simenon en *De Schaduw* van Havank. Aan het succes van deze serie droegen de veelal donkergekleurde omslagen van uitgever Bruna en nijntjeschepper Dick Bruna veel bij. Zijn ontwerpen waren minimalistisch, maar zorgvuldig gecomponeerd uit herkenbare elementen, zoals de pijp van Maigret en het draadfiguurtje met halo van Leslie Charteris' *The Saint*. Hij las alle boeken 'op zoek naar een omslag'. Het idee begon meestal met een kleur en dan ging hij 'tekenen of scheuren, knippen en plakken', vertelde Bruna bij het 500e ontwerp in 1962 aan *Ariadne*.

Dick Bruna ontwierp niet alleen meer dan 2.000 omslagen, maar ook het beeldmerk voor de pocketserie en vanaf 1956 de affiches waarmee de boekjes op de stations werden aangeprezen. Twee daarvan hebben ook motieven die aan de spoorwegen ontleend zijn: een zwart beertje lezend bij een treinraam en een beertje als conducteur, met fluitje, rode pet en een pocket in zijn zak. Dat laatste affiche bevatte geen tekst en moest het geheel hebben van de inmiddels voor zich sprekende beeldtaal. Andere stationsaffiches van Bruna bevatten teksten als 't is weer pocket-weer zwarte beertjes-weer' en 'Lekker lui liggen lezen met een zwart beertje'.

Zwarte Beertjes-affiches werden in 1958 onderscheiden door het Genootschap voor Reclame en twee jaar later op de Benelux-affichetentoonstelling. Ze konden op een brede waardering rekenen. T.M.F. Steen schreef bijvoorbeeld in 1967 in *Hitweek*: 'De trieste Hollandse perrons worden voor mij opgefleurd door de beertjes van Dick Bruna.' In 1995 zou Bruna de prestigieuze H.N. Werkmanprijs ontvangen voor zijn boekomslagen én Zwarte Beertjes-affiches. Die laatste waren volgens de jury 'zeer trefzeker, uiterst transparant en eenduidig met een enorme helderheid aan kleur'.

Uitgevers van dagbladen en tijdschriften adverteerden ook op de stations. Soms beperkte de aansluiting bij de spoorwegen zich tot een woordgrap, zoals *de Volkskrant* die zich in 1982 bij een kabinetscrisis afvroeg: 'Wat is het volgende station?' en *Vrij Nederland* dat 'Leest als een trein'. Weekblad *Intermediair* liet een treinstel een looping maken door striptekenaar Theo van den Boogaard, bekend van de Sjef van Oekel-strips. Hij ontwierp ook een affiche voor het spoorboekje, een bestseller bij de stationsboekhandels. In 1987 had Van den Boogaard al de omslagillustratie voor het spoorboekje gemaakt.



Dick Bruna, *Pocket-books voor onderweg*,
© Mercis bv, 1961

Dick Bruna, *Zwarte Beertjes (conducteur)*,
© Mercis bv, 1966

dick



afficheboek vervoerlijst de jong en ou, februari 1966

ZON-EXPRES

De Franse Touristen Service (FTS), een in Amsterdam gevestigde dochteronderneming van de Franse spoorwegen (SNCF), begon de Zon-Expres in 1953 als alternatief voor busreizen naar Zuid-Frankrijk. Voor een prijs vergelijkbaar met een normaal treinretour bood de Zon-Expres niet alleen vervoer, maar ook zeven dagen onderdak en volpension. De Zon-Expres reed het hele jaar door, wekelijks en later tweemaal per week. De reis voerde van Amsterdam via Maastricht, Luxemburg en Lyon naar Nice.

Oorspronkelijk waren er alleen derdeklasse zitrijtuigen en werd men in Golfe-Juan aan de Franse Riviera ondergebracht in tweepersoons kamertjes in houten bungalows. Het volpension was Hollandse kost inclusief kruimige aardappelen! Later kwam er de keuze uit vier prijsniveaus met dito bestemmingen: een camping in Le Dramont, een bungalowpark in Cannes-la Bocca, een hotel in Nice en als duurste optie het Hotel Gallia-Palace in Cannes. Rond 1960 werden bungalowparken in Boulouris-sur-Mer en Marina Viva op Corsica aan het aanbod toegevoegd, enkele jaren later gevolgd door hotels in Saint-Tropez en Bandol. Ook was de reis comfortabeler geworden met de toevoeging van couchettes, een restauratierijtuig en een was- en barwagen (deels wasruimtes, deels bar met dansvloer).

Vanaf 1953 verschenen verschillende affiches voor de Zon-Expres met palmbomen, stranden en een blauwe zee, maar de afgebeelde mensen waren karikaturaal. Zo beeldde Theo Stradmann een gebruind stel op luchtbedden af. In 1959 vroeg NS-ontwerper Jan de Haan een kapster uit een Utrechtse kapsalon

als model. Hij zocht iemand met een natuurlijke uitstraling, geen beroepsmodel dus. Er werd een proef-fotosessie gehouden in het NS-hoofdgebouw, later vonden in Zuid-Frankrijk de echte opnames plaats. Als tegemoetkoming kreeg de kapster de vakantie cadeau – haar eerste buitenlandse reis – plus een badpak, zo vertelde zij later.

Op basis van de foto's maakte Jan de Haan zowel getekende als fotografische affiches voor de Zon-Expres, waarop de kapster te herkennen is aan haar donkere haar, lichte badpak en strooien zonnehoed. Zo werd een uitgeknipte kleurenfoto van het zonnende model gecombineerd met het vrolijke koersbord van de Zon-Expres op een affiche uit 1963. Latere affiches, zoals die van de eerste vrouwelijke NS-ontwerper Annette Kleij, hadden dezelfde zonnige thema's. Wel was de strandmode veranderd: badpakken hadden plaatsgemaakt voor bikini's.

De gezamenlijke Nederlandse reisbureautreinen vervoerden in 1966 ruim 120.000 vakantiegangers, bijna het vijfvoudige van de beginperiode rond 1953. Met de groei van het autoverkeer en het goedkoper worden van vliegvluchten nam de interesse na 1970 echter af. De reisfrequentie werd teruggebracht tot eenmaal per week. In de jaren tachtig daalde het aantal reizigers verder en werden de verschillende vakantietreinen gecombineerd. In 1988 reed de laatste Zon-Expres. De Bergland-Expres kende een kortstondige revival rond 2005. Tegenwoordig rijden er soms wel speciale wintersporttreinen.



Jan de Haan, *Riviera Corsica*, FTS, 1963



Jan de Haan, *De Franse Riviera*, FTS, ca. 1960



Annette Kleij, *Zonexpres*, FTS, ca. 1970

→
Theo Stradmann, *10 dagen naar de Riviera*, FTS, 1957

10 dagen
naar
de riviera
met de Zonexpres

110.- 159.- 215.-

Inlichtingen en boekingen: American Express Co - Havas Exprinter - Hotel-Plan - Hoyman & Schuurman - Lissone-Lindeman - Wm H. Müller & Co - Nederlandsche Reisvereniging - Wagons Lits//Cook - en de NS-Inlichtingenbureaus

20 Hogesnelheidstreinen

Als een god naar Frankrijk

Op de manifestatie bij het 150-jarig jubileum van de spoorwegen maakte Nederland in 1989 kennis met twee hogesnelheidstreinen die enkele jaren later hier moesten gaan rijden. Uit Frankrijk was de TGV overgekomen, die vanaf 1996 als Thalys Amsterdam met Parijs zou verbinden. Ook aanwezig was de Duitse ICE, die pas vanaf 2000 in Amsterdam zou verschijnen. Nederland bleef achter bij Frankrijk en Duitsland met de aanleg van hogesnelheidslijnen (HSL); wellicht was het binnenlandse belang te klein gezien de korte afstanden. Toen de HSL eenmaal af was, werd de Fyra een fiasco. Snelle internationale treinen worden alleen maar belangrijker nu het vliegverkeer moet krimpen vanwege het klimaat.

THALYS

In 1990 verscheen een affiche in de reeks 'De trein van morgen kom eraan'. Het door de snelheid van een passerende trein vervormde hoofd was in karikaturale stijl getekend door Mariet Numan (1944). Concept en grafisch ontwerp kwamen van Joop Smit, bekend van zijn omslagen voor de VPRO *Gids*. Een advertentie lichtte het toekomstbeeld toe dat het affiche gaf. 'In een hogesnelheidstrein naar Parijs. Die fantastische belevenis staat treinreizigers te wachten vanaf 1995. In dat jaar komt de eerste Train à Grande Vitesse bij Roosendaal ons land binnen, op weg naar Rotterdam en Amsterdam. In het begin zal hij zich op Nederlandse bodem nog even moeten beheersen. Maar in 1998 heeft hij de reistijd tussen Amsterdam en Parijs al teruggebracht tot drie en een half uur.'

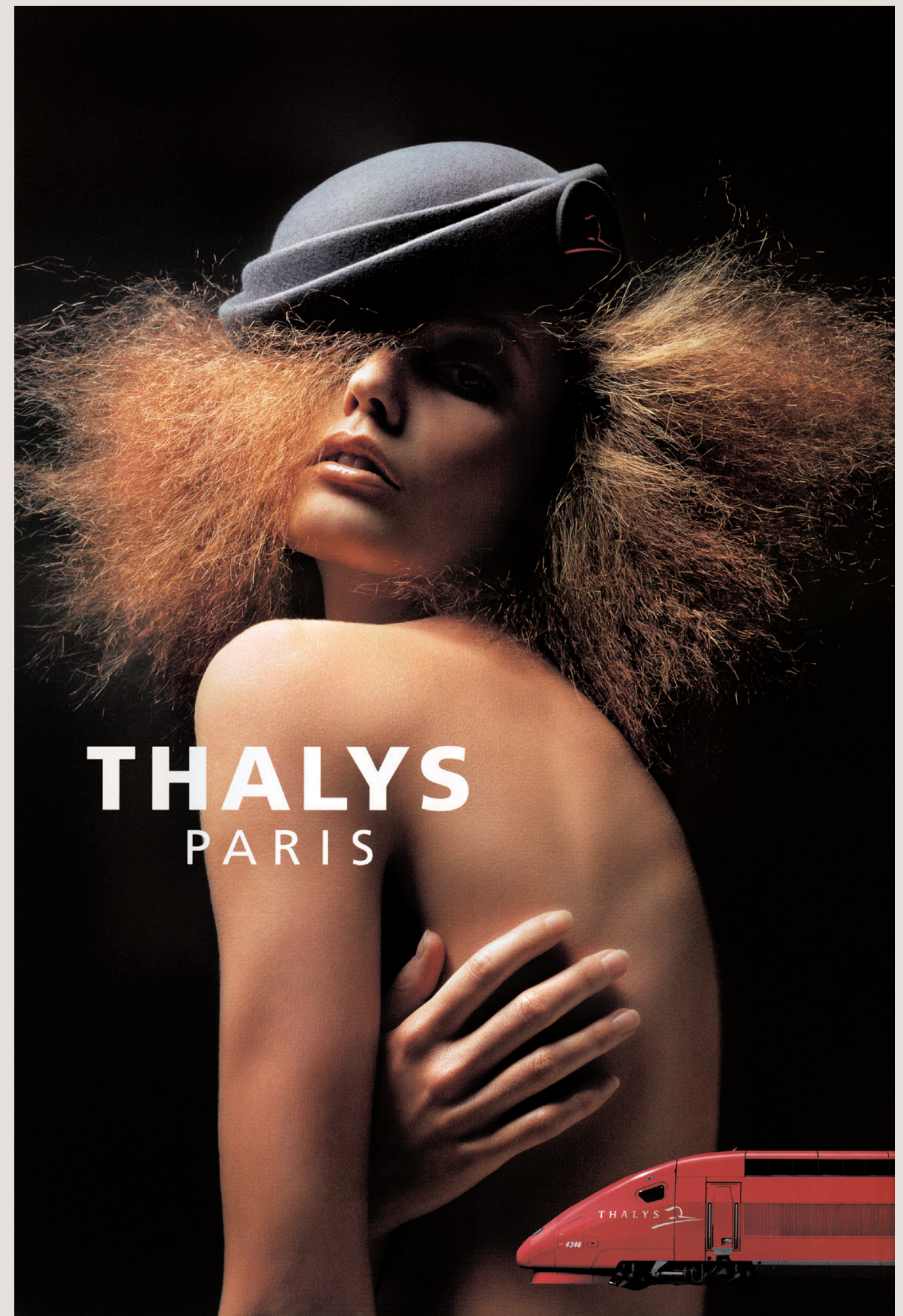
De voorspelling bleek hopeloos optimistisch. De Thalys – zoals de op de Franse TGV gebaseerde trein zou gaan heten – ging weliswaar in 1996 rijden, maar deed er toen nog bijna 5 uur over. Alleen op speciale hogesnelheidslijnen kon de topsnelheid van 300 km/uur worden gehaald. De moeizame aanleg van de HSL in Nederland zou echter nog tot 2009 duren. De Thalys is een 'joint venture' van de Franse en Belgische spoorwegen met de NS als 'strategische partner'. Men hanteert eigen tarieven en vooraf reserveren is verplicht. Voor 1996 reisden er jaarlijks 400.000 Nederlanders per trein naar Parijs, na een jaar Thalys was dit aantal al met 50% gestegen. Het aantal reizigers nam verder toe naarmate de reistijd afnam, uiteindelijk tot 3 uur en 18 minuten in 2011.

Tussen de meestal alledaagse posters voor de Thalys viel er één op door een bijzondere styling. Modefotograaf Wendelien Daan maakte in 2001 een elegant beeld van een halfnaakte Thalys-hostess, althans een dame met een dergelijk hoofddeksel. Haar haar was verwaaid door de snelheid, zoals dat van Mariet Numans getekende figuur uit 1989. Het affiche werd genomineerd

voor de Fotografieprijs 2002 van de Art Directors Club Nederland (ADCN). 'De campagne werd door bijna alle juryleden beoordeeld als niet vernieuwend maar wel erg mooi', stond in het juryverslag. Behalve de fotograaf werden twee art directors van het bureau Van Walbeek Etc vermeld, evenals een copywriter en typograaf. Reclame-uitingen waren inmiddels een 'team effort' geworden van vele partijen en personen. Ook stylisten, 3D-ontwikkelaars, beeldbewerkers en filmmakers werden ingeschakeld, aangezien 'print' vaak samen opging met 'online' en 'broadcast'.

Latere campagnes voor de Thalys werden vanuit Frankrijk verzorgd en in meerdere talen uitgebracht. Ze bestonden uit al dan niet digitaal verrijkte foto's van verliefde stelletjes – niet alleen heteroseksueel – die door de Thalys met elkaar verbonden werden. In 2013 ontwikkelde het Parijse bureau Rosa Park een campagne waarin elk van de internationale geliefden een miniatuurversie van hun stad – zoals Parijs en Amsterdam – als een kledingstuk heeft omgeslagen. Een andere 'gephotoshopt' beeld gaf de Thalys letterlijk weer als een brug tussen twee steden.

→
Wendelien Daan (foto),
Thalys, 2001



Ed KOENDERS
(1953)

Eduard Koenders liep tijdens zijn opleiding aan de Academie voor Beeldende Kunsten Artibus in Utrecht stage bij de afdeling Reclame & Design van de Nederlandse Spoorwegen. Aansluitend werkte hij daar enkele jaren. Hij illustreerde er vooral brochures voor NS-Dagtochten, maar maakte rond 1982 ook een affiche voor Trans Vakantiereizen, het reisbureau van de NS. Het was een samensmelting van allerlei vervoermiddelen en accommodaties tot één fantasy-achtig vehikel. Later maakte Koenders gedetailleerde illustraties in olieverf en airbrush voor verschillende Nederlandse reclamebureaus en uitgeverijen. Daarnaast exposeerde hij surrealistisch werk bij galerieën. In de jaren negentig schakelde Koenders over op digitale technieken, waarmee hij naar eigen zeggen droombeelden creëert.



Voor al uw vakanties: trans

p. 236, 237

André KOKKE
(1909-1985)

André Franciscus Maria Kokke, zoon van een Nijmeegse kaarsenfabrikant, leerde voor huisschilder aan de Ambachtsschool in Nijmegen. Later volgden de Nijverheidsavondschoon en de opleiding tekenen en kunstnijverheid aan de mts in Den Bosch. In 1939 maakte hij het affiche '11 uur Bloekertijd' voor Blocker Cacao. 'Het begrip cacao en het begrip tijd zijn tot een harmonische eenheid geworden', schreef *Revue der Reclame*. 'Ook de gezichtshoek vanwaaruit het kopje is geprojecteerd, is zeer interessant.' Kokke tekende in 1945 een gedetailleerde herdenkingsplaat voor de Spoorwegstaking van een jaar eerder ('Hulde en dank aan onze spoorwegmannen'), die als affiche werd uitgegeven door De Arbeiderspers in Amsterdam. Enkele jaren later ontwierp Kokke verkiezingsaffiches voor de Partij van de Arbeid (PvdA).



p. 218, 219

Douwe KRAMER
(1881-1945)

Douwe Hendrik Kramer werd geboren in Nederlands-Indië. In 1902 begon hij aan de Polytechnische School in Delft, maar voor zijn afstuderen als civiel ingenieur stapte hij over naar de Rijksnormaalschool voor Teekenonderwijzers in Amsterdam. Wellicht naast zijn werk als tekenleraar ontwierp en lithografeerde Kramer theateraffiches en reclameplaten voor Matthes' honing, Honig's maizena en Verkade's waxinelichtjes. Zijn vroege affiches kenden veel ornamentiek, later werden ze meer cartoonesk. In 1916 maakte Kramer een affiche voor de Geldersche Stoomtramweg Maatschappij (GSTM).



p. 70, 71

Jan KREUNEN
(1892-1918)

Jan Reinier Kreunen was enkele jaren in de leer bij de Wiener Werkstätte, maar moest vanwege de Eerste Wereldoorlog terugkeren naar Haarlem. Daar vestigde hij zich als graficus en sierkunstenaar. Hij ontwierp affiches voor Ten Cate's thee, de Nederlandsche Winkelweek en het Centraal Theater in Amsterdam. In 1915 vervaardigde hij een affiche ter promotie van de tramverbinding Amsterdam-Haarlem-Zandvoort voor de Electriche Spoorweg Maatschappij (ESM). Naast affiches en kalenders ontwierp Kreunen presenteertrouwen voor Verkade en stoffen voor de Bijenkorf. Samen met zijn verloofde Ita Mees (1891-1971), die zich bezighield met 'kunstnaaldwerk', maakte hij kostuums en decors voor Haarlemse toneelclubs. Bij een tentoonstelling in 1917 herkennen recensenten het 'Wiener cachet' in zijn werk. Tijd om zich aan die ornamentale stijl te onttasten was hem niet gegeven. Kort voor zijn voorgenomen huwelijk overleed Kreunen op 26-jarige leeftijd.



p. 58, 65

Kees van der LAAN
(1903-1983)

Van der Laan hield het nog geen jaar uit op de Academie voor Beeldende Kunsten in zijn geboorteplaats Rotterdam en was verder autodidact. Van 1924 tot 1927 verbleef hij in Frankrijk, waar hij in Parijs waarschijnlijk kennismakte met de affiches van Cassandre. Diens invloed is goed zichtbaar op het werk van Van der Laan als reclame-ontwerper. In de jaren dertig verzorgde hij affiches voor de Nationale Luchtvaartschool, Philips Radio, Ford en de Stoomvaart Maatschappij Zeeland (SMZ). Voor de NS ontwierp hij in 1938 een krachtig affiche dat opriep om ook 's winters per spoor te reizen.

Op de Wereldtentoonstelling van 1937 in Parijs won een ontwerp van zijn hand een gouden medaille. Na 1940 wijdde Van der Laan zijn leven grotendeels aan de schilderen beeldhouwkunst. Hij schilderde vooral landschappen en portretten in expressionistische en figuratieve stijl. Daarnaast had hij succes als beeldhouwer met opdrachten voor talrijke sculpturen in scholen, kerken en ziekenhuizen. Hij maakte ook wandschilderingen en mozaïeken.

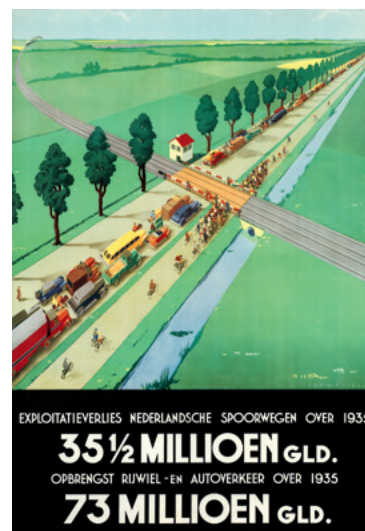


p. 46, 48, 49, 186, 187

Jan LAVIES
(1902-2005)

Johannes Frederik Lavies maakte zijn studie aan de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten in Den Haag niet af. Hij vestigde zich in 1925 in Nederlands-Indië als ontwerper van tijdschriftomslagen, hotelreclames en tentoonstellingsstands. In 1932 keerde hij terug naar Nederland en gebruikte als een van de eersten de uit de VS afkomstige airbrush-techniek. Lavies ontwierp affiches voor de Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij, de Holland Oost-Azië Lijn en de Holland-Australië Lijn. Bekend werden vooral zijn affiche voor de Wereld Jamboree 1937 en de omslagen voor de *King Atlas*.

Rond 1935 vervaardigde Lavies voor de Algemeene Nederlandsche Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer (ANVV) toeristische affiches waarop ook de Nederlandsche Spoorwegen vermeld stonden. Hij produceerde tevens een anti-spoorwegaffiche: voor het Particulier Vervoersfront over het exploitatietekort van de NS, dat de overheid moest aanvullen. Lavies werkte ook voor Esso en Shell. Na de Tweede Wereldoorlog was de legendarische Holland-Amerika Lijn zijn grootste opdrachtgever. Samen met Frans Mettes behoorde Jan Lavies tot de belangrijkste reclametekenaars van zijn generatie. Een van zijn laatste affiche-opdrachten was in 1978 voor Ola IJs.



p. 31, 82, 85

Don LAWRENCE
(1928-2003) UK

De in Londen geboren Lawrence brak zijn studie aan het Borough Polytechnic Institute af om striptekenaar te worden. Rond 1950 begon hij bij Gower Street Studios als een van de tekenaars van de sciencefictionstrip *Marvelman*. Daarna werkte hij bij Amalgamated Press aan westerns. Lawrence specialiseerde zich in stripverhalen met een historische setting en ontwikkelde een zeer gedetailleerde, realistische stijl. Vanaf 1965 had hij internationaal succes met de fantasy-serie *The Rise and Fall of the Trigan Empire*.

Na een conflict met zijn Britse uitgever ging hij werken voor het nieuwe Nederlandse stripblad *Eppo*, met als resultaat een serie over de astronaut Storm. Hij maakte ook strips voor andere Nederlandse bladen en wetenschapsillustraties voor *Kijk*. In 1989 vroeg de NS aan Lawrence om de toekomst van de spoorwegen te schetsen. Hij maakte een futuristisch beeld van een reusachtige trein op een monorail, in herkenbaar NS-geel. Lawrence heeft zoveel voor de Nederlandse stripwereld betekend dat hij kort voor zijn overlijden benoemd werd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau.

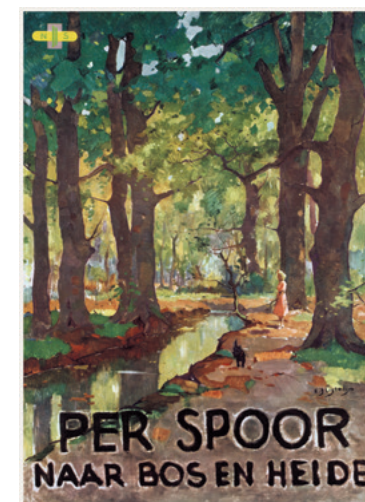


p. 34, 36

Evert Jan LIGTELIJN
(1893-1975)

De autodidact Ligtelijn was een productief schilder van stads- en dorpsgezichten, landschappen, bloemstillevens en portretten. Hij werkte 'in impressionistische trant' en had een vlotte penseelstreek. Behalve in de stad Amsterdam heeft hij ook veel in de Gooi- en Vechtstreek gewerkt; vooral zijn riviergezichten van de Vecht kregen bekendheid. Naast Amsterdam, Diemen, Naarden en Laren woonde hij enige tijd op Kasteel Waardenburg in de West-Betuwe.

Als zelfbenoemd 'kunst- en reclameschilder' was Ligtelijn lid van het Genootschap voor Reclame. Met de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (KNSM) reisde hij in de jaren dertig naar Suriname en Curaçao, wat niet alleen resulteerde in kalenderbladen voor de KNSM, maar ook in diorama's voor de Rotterdamse diergaarde en het Tropenmuseum. Voor de NS maakte hij in 1948 twee affiches waarop mensen genieten van de natuur. De tekst 'Per spoor naar bos en heide' en 'Per spoor naar zee' verwerkte hij in de schildering.



p. 146, 148