[Titel] Naar de Noorse fjorden

[Ondertitel] Nederlandse cruisevaart naar Noorwegen in het Interbellum

Algemeen:

Historiografie, methodologie en feiten lopen in de eerste paragrafen nog door elkaar heen.

Paragrafen erg kort: paragrafen en subparagrafen geven structuur

Definitie cruisevaart en cruiseschip?

Er zijn Tarakanreizen, jongens en meisjes, cruisereize, ervaringen etc.

John K. Walton, ‘Tourism and maritime history’, *IJMH* 26-1 (2014) 110-117.

Iris van der Zande

Met de ontwikkeling van stoom en de komst van het stoomschip veranderde de toeristische beleving aan het eind van de negentiende eeuw. Cruisereizen boden een nieuwe manier om het landschap te beleven. De toegenomen snelheid dwong de toerist om zich nieuwe manieren van kijken en observeren aan te meten. Het stoomschip bood daarnaast een nieuwe omlijsting van het bewegende landschap, die reizigers konden bekijken vanaf hun dekstoel of vanuit de patrijspoorten. Naast deze verandering van de toeristische beleving van het landschap, gaven de nieuwe manieren van transport ook toegang tot nieuwe gebieden voor het toerisme, zoals de Noorse fjorden.[[1]](#endnote-1) In dit artikel, dat geschreven is naar aanleiding van mijn scriptie over de reisbeleving van Nederlandse cruisepassagiers naar Noorwegen in de periode 1920-1939, zal een beeld geschetst worden van de Nederlandse cruise-industrie in de jaren twintig en dertig. Daarnaast zullen citaten uit reisverslagen, -gidsen en -brochures aangehaald worden om een idee te geven hoe het reizen per schip ervaren werd door Nederlandse passagiers in het Interbellum.

*Aandacht voor het toerisme*

De afgelopen decennia zijn verschillende wetenschappelijke publicaties verschenen betreffende het toerisme. De uitvinding van de stoommachine zorgden voor een ware revolutie op het gebied van mobiliteit en maakte het mogelijk om op een snelle en comfortabele manier te reizen voor een lage prijs. Daarnaast zorgde de toenemende industrialisering vanaf het midden van de achttiende eeuw voor een stijging van de levensstandaard zodat reizen niet enkel een elite-activiteit was, maar toegankelijk werd voor bredere lagen van de bevolking.[[2]](#endnote-2)

Vanaf de jaren zestig van de achttiende eeuw groeide het reizigersaantal uit de middenklasse sterk. Het toerisme kon zich ontwikkelen, doordat reizigers steeds naar nieuwe bestemmingen zochten. Vooral reizigers uit de hogere klassen wilden zich differentiëren van andere toeristen door middel van alternatieve bestemmingen en nieuwe manieren van reizen die door de komst van de Industriële Revolutie mogelijk waren geworden. Een voorbeeld hiervan zijn de trein- en autoreizen, maar ook de cruisereizen en ‘walking tours’, die vooral in Engeland erg populair waren.[[3]](#endnote-3)

De negentiende eeuw kenmerkt zich door de opkomst van het georganiseerde toerisme. In de jaren veertig van deze eeuw introduceerde Thomas Cook het concept van de geheel verzorgde vakantie; de ‘inclusive tour’, speciaal voor de middenklasse.[[4]](#endnote-4) Toen Cook in de tweede helft van de negentiende eeuw reizen ging organiseren, zowel over zee als over land, gingen andere commerciële reisbureaus al gauw hetzelfde doen.[[5]](#endnote-5)

Toerisme werd voor steeds meer mensen toegankelijk, maar de daadwerkelijke realisering van het toerisme als massa-activiteit in West-Europa duurde echter tot na de Tweede Wereldoorlog. Historica Ellen Furlough toont aan dat het begrip ‘vrije tijd’ in het Interbellum op de politieke agenda kwam te staan. De socialisten, communisten, handelsmaatschappijen en katholieken hadden ieder hun redenen om vrije tijd en de doorbetaalde vakantie voor arbeiders te propaganderen. Van een onderwerp in de binnenlandse politiek transformeerde de vrije tijd in de jaren zestig tot één van de voorwaarden voor de moderne levensstijl en werd het normaal gevonden om elk jaar op vakantie te gaan. Eén van de oorzaken hiervan was de groeiende mobiliteit, met de komst van de auto als consumptiegoed. Van massatoerisme kunnen we daarom pas spreken vanaf de jaren zeventig, waarin de vakantie symbool ging staan voor een geaccepteerde moderne levensstandaard, een mogelijkheid voor afleiding en tijd voor de (re)creatie van het individu.[[6]](#endnote-6)

*Nederlandse cruisevaart*

De jaren twintig en dertig vormen een belangrijke periode waarin de basis is gelegd voor het massatoerisme vanaf de jaren zeventig. Dit geldt eveneens voor de cruisevaart. Hoewel er steeds meer aandacht komt voor toerisme en reizen blijft de Nederlandse cruisevaart door onderzoekers onbesproken en kent de geschiedenis van de cruisevaart vooral een Angelsaksische oriëntatie. Ferry de Goey schreef in 2007 al dat historici en sociale wetenschappers te weinig belangstelling hebben getoond voor het cruisetoerisme als specifieke vorm van vrijetijdsbesteding. Als er wel over geschreven is, dan betreft dat vaak de (technische) ontwikkeling van de schepen of het onderzoek beperkt zich tot kleinere casestudies, zoals Jan van Zijverden’s artikel over jeugdreizen van de Stoomvaart Maatschappij Nederland en de Rotterdamse Lloyd naar Noorwegen.[[7]](#endnote-7)

 De cruise-industrie is echter bijzonder interessant voor onderzoek. Het toerisme lijkt, kijkend naar verschillende historische perioden, een gestandaardiseerd verschijnsel met specifieke kenmerken. Volgens etnoloog en cultureel antropoloog Orvar Löfgren begeven vele toeristen zich op dezelfde gebaande wegen, maar reizen ze allen door verschillende ‘mindscapes’.[[8]](#endnote-8) Het bestuderen van de beleving van toeristen kan volgens hem een dynamischer beeld geven van het toerisme binnen een historische periode. Hoewel de meeste mensen tegenwoordig bij cruisevaart aan dikke Amerikanen, casino’s en immens grote schepen denken, is ook de cruise-industrie begonnen als één van de vele alternatieven van eerdere vormen van het ‘Romantische’ toerisme, zoals de achttiende-eeuwse Grand Tour.[[9]](#endnote-9)

De komst van stoomschepen leidde in de jaren dertig en veertig van de negentiende eeuw tot overzeese lijndiensten. De belangrijkste lijndienst van Europa naar Amerika was aanvankelijk bedoeld voor emigranten in plaats van toeristen. Ongeveer tegelijkertijd met de komst van de lijndiensten ontstond de cruisevaart en waren beide sterk met elkaar vervlochten.[[10]](#endnote-10) Affiches uit de jaren twintig laten zien dat de Nederlandse rederijen die zich toelegden op lijndiensten, zich ook op de cruisemarkt richtten. Populaire bestemmingen destijds waren West-Indië, de Middellandse Zee en Scandinavië. Ondanks de toenemende aandacht voor de cruisevaart in de jaren twintig en dertig van de twintigste eeuw bleven de lijndiensten bestaan.[[11]](#endnote-11)

De Goey stelt dat tijdens het Interbellum een cruise-industrie ontstaan is voor de middenklasse. Vanwege de terugloop van het aantal emigranten, de elementaire bestaansreden van de rederijen, waren de rederijen genoodzaakt de focus te leggen op de cruise-industrie. Dit leidde tot een kleine bloeiperiode van de cruisevaart in de periode 1920-1939. De omschakeling van emigratie naar toerisme was mogelijk door de algemene toename van het toerisme in de jaren twintig.[[12]](#endnote-12) Schepen die normaal gesproken voeren voor de lijndiensten, werden in de jaren twintig en dertig meer en meer ingezet als cruiseschepen voor pleziertochten. De ss *Rotterdam*, die speciaal gebouwd was voor de passagiersdienst over de Atlantische Oceaan, werd in 1935 ingezet als cruiseschip naar de Noorse fjorden.[[13]](#endnote-13) Hetzelfde geldt voor de ss*. Flandria* van de Koninklijke Hollandsche Lloyd (KHL) die in 1924 haar eerste cruisereis naar Noorwegen maakte.[[14]](#endnote-14) De ss*. Gelria* werd eveneens uit de Zuid-Amerika dienst genomen en in 1926 voor drie reizen naar Noorwegen ingezet.[[15]](#endnote-15) De economische crisis in de jaren dertig en de toenemende oorlogsdreiging leidden uiteindelijk tot een daling van het cruisetoerisme eind jaren dertig.[[16]](#endnote-16)

*De nieuwe cruisende middenklasse*

In de jaren twintig en dertig werden er goedkopere cruises aangeboden in de hoop dat bredere lagen uit de bevolking cruisetochten gingen maken. De cruises werden veelal aangeboden in verband met een reisorganisatie of -vereniging. Eén van deze organisaties was de in 1906 opgerichte Nederlandsche Reisvereeniging (NRV). Het doel van de vereniging was het organiseren van goedkope vakantiereizen voor arbeiders en kleine middenstanders. De vereniging hoopte arbeiders en middenstanders weg te houden van alcoholmisbruik, gokken en andere vormen van laag-vermaak door hun enthousiast te maken voor het reizen. Zowel mannen en vrouwen konden lid worden.[[17]](#endnote-17) Onder de reizigers bevonden zich ook ongehuwde vrouwen die op eigen initiatief op reis gingen, zoals Lena Spijkman. In haar reisverslag schreef zij: “Wie, die van reizen houdt en nooit Noorwegen bezocht, heeft niet den wensch gekoesterd, daar ook nog eens heen te trekken (...). Ook mij werd na het zien der schilderachtige, soms fantastische platen die lust te sterk en ik besloot, mij op te geven als passagier van het s.s. ,,Gelria” der Kon. Holl. Lloyd, dat den 23en Juli van Amsterdam zou vertrekken voor eene achttien-daagsche plezierreis naar de fjorden en de Noordkaap”.[[18]](#endnote-18)

De reizen hadden ten doel de culturele en intellectuele ontwikkeling van de leden te bevorderen en daarnaast de banden tussen de vakantielanden en Nederland te verbeteren. In de reisgids van 1927 beweert de NRV dat de reizen van dat jaar niet alleen voor de NRV, maar voor geheel Nederland de eerste reizen zijn die Nederlanders in zulke grote aantallen naar Noorwegen zullen voeren om er hun vakantie door te brengen. “Met deze reizen zullen wij dus aldaar een indruk vestigen omtrent onszelf, waarnaar onze landaard straks zal worden afgemeten. Aan onze deelnemers de taak om ervoor te zorgen, dat deze indruk een volstrekt goede is”.[[19]](#endnote-19)

Het bestuur van de vereniging en de leiding van de reizen gebeurde op vrijwillige basis. Er mocht geen winst gemaakt worden, zodat de reiskosten voor de arbeiders zo laag mogelijk gehouden konden worden. In 1923 betaalde een lid bij toetreding 50 cent met een contributie van minimaal 2,50 gulden per jaar. Iedereen kon lid worden van de vereniging, ongeacht godsdienst en politieke overtuiging, ongeacht rang of stand.[[20]](#endnote-20) De leden konden voor groepen vanaf tien personen reductie krijgen op reisjes of meegaan met een van de door de NRV georganiseerde reizen.

Tijdens het Interbellum was de NRV vooral een interessante vereniging voor de middenklasse die in groten getale gebruik maakte van de verenigingsreizen.[[21]](#endnote-21) De eerste vijf jaar werden er minder dan twintig reizen per jaar georganiseerd. In 1921 werden er zo’n 100 reizen per jaar georganiseerd, met bijna 4000 deelnemers, en de aantallen bleven de daaropvolgende jaren stijgen. In 1938 bereikte de vereniging een recordjaar met 711 reizen met 21.000 deelnemers.[[22]](#endnote-22) Wegens het succes van de vereniging werd in 1922, in navolging van de NRV, vanuit de protestants-christelijke zuil de Nederlandse Christelijke Reisvereeniging (NCRV) opgericht.[[23]](#endnote-23)

*Tarakanreizen*

Gelijktijdig met de cruisereizen door de reisverenigingen ontstond er in Nederland tijdens het Interbellum een nieuw fenomeen: de jongerenreizen. Om de verliezen op te vangen gingen de rederijen zich richten op cruisereizen voor nieuwe doelgroepen, zoals de jongeren. Voor jongens organiseerde de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN) cruisereizen naar Noorwegen met de ms*. Tarakan*, die speciaal was omgebouwd tot kampeerschip. Jongens van allerlei scholen in Nederland konden zich in groepen met een begeleider opgeven voor de reis. De begeleider mocht gratis mee en voor de jongens kostte de reis 25 gulden. Dit was in de crisisjaren een behoorlijk bedrag. De reizen van de *Tarakan* waren dus meer gericht op jongens uit de middenklasse.[[24]](#endnote-24)

Met de *Tarakan* konden zo’n 500 jongens mee die sliepen in houten kribben die op het boven-tussendek waren getimmerd. Tijdens de reis werd er veel gewandeld en aan boord werden spelletjes gedaan, boeken gelezen en liederen gezongen. Na de oorlog is geprobeerd de Tarakanreizen weer te laten plaatsvinden. Dit gebeurde in 1962. Deze reis was echter door de terugnemende belangstelling voor de rederij verliesgevend waardoor er een einde kwam aan de Tarakanreizen.[[25]](#endnote-25)

*Plezierreisjes voor meisjes*

Naast plezierreisjes voor jongens werden er in de jaren dertig ook enkele plezierreizen speciaal voor meisjes georganiseerd door de Rotterdamsche Lloyd (RL). In 1935 vertrokken honderden meisjes richting de Hardangerfjord met de ss*. Slamat*.[[26]](#endnote-26) De reizen waren bedoeld voor meisjes van dertien tot twintig jaar en speciaal voor leerlingen van de Nederlandse middelbare scholen, het gymnasium, de HBS en de MULO. De totale kosten voor de reis varieerden van dertig tot vijftig gulden. Het onderscheid in deze prijzen had te maken met de slaapgelegenheid voor de meisjes. “Behalve dit verschil in slaapgelegenheid wordt er geen onderscheid gemaakt”,[[27]](#endnote-27) aldus een gids uit 1935. Verschil met de reis van de jongens is dat de meisjes minder corveediensten hadden en dat deze reizen geen kampeerreizen waren. Wie zich opgaf als leidster kon gratis mee. De voorkeur werd gegeven aan leraressen, afgestudeerden en zij die enige ervaring hadden met jeugdwerk.[[28]](#endnote-28)

 Na het succes van 1935 werd er in 1937 nog een meisjesreis georganiseerd naar Dartmouth. Meer dan driehonderd meisjes van verschillende onderwijsinstellingen gaven zich hiervoor op. Uit de *Dartmouth and South Hams Chronicle* van 30 juli 1937 blijkt dat de reis als doel had om de vrede tussen landen, in het licht van de internationale politiek van de jaren dertig, te bevorderen. Over de meisjesreis berichtte de krant: “it was felt that the interchange of companionship between them [de Nederlandse meisjes] and the young women of England could do so much for international peace – far more than the League of Nations”.[[29]](#endnote-29) Na de oorlog werden opnieuw reizen voor meisjes georganiseerd, dit keer met de *Borneo*, omdat de ss*. Slamat* in 1941 zonk door een aanval van Duitse bommenwerpers. Ook deze reizen werden na één jaar niet meer voortgezet wegens de afnemende belangstelling.[[30]](#endnote-30)

*Cruisereizen naar Noorwegen*

Hoe zagen de cruisetochten naar Noorwegen er in de jaren twintig en dertig uit? De cruisetochten besloegen vaak één tot twee weken, maar er werden ook weekendcruises georganiseerd, zoals in het pinksterweekend. Om het gezelschap aan boord te vermaken werden er regelmatig dekspelen, bioscoopavonden, dansavonden en muziek-, theater- en cabaretoptredens georganiseerd. Ook konden de passagiers een boek lezen in de bibliotheek. Bovendien hadden verschillende schepen een turnzaal of een zwembad aan boord.[[31]](#endnote-31) Op sommige schepen was het mogelijk het schip tijdens de reis te bezichtigen. Op gezette tijden konden passagiers onder leiding van een bemanningslid een rondleiding krijgen over het schip.[[32]](#endnote-32) Om de fotograferende passagier in zijn behoeften te kunnen voorzien, was op verschillende schepen een fotograaf aan boord. Bij hem waren ook artikelen die men nodig had voor het fotograferen tegen vaste prijzen verkrijgbaar. Daarnaast was er een donkere kamer aan boord waar de passagiers zelf hun foto’s konden afdrukken of dit laten doen door de fotograaf.[[33]](#endnote-33)

De cruisetochten werden zo georganiseerd dat het schip op verschillende, voor toeristen interessante, plaatsen aanmeerde, of wanneer dit niet mogelijk was, de passagiers per motorbootjes of sloep naar de kant werden gebracht. Eenmaal aan land konden de passagiers op eigen houtje rondkijken, maar de meeste passagiers gingen mee op de landtochtjes. Landtochten waren excursies die vaak door een externe reisorganisatie georganiseerd werden. Een van de reisbureaus die veel landtochtjes organiseerde in Noorwegen was het Noorse Bennett’s reisbureau, dat nauw samenwerkte met de Noorse, Nederlandse en andere buitenlandse rederijen.[[34]](#endnote-34)

De kosten van de landuitstapjes waren meestal niet bij de cruisetochten inbegrepen en kostten in de jaren twintig en dertig zo’n drie tot tien gulden per tocht. Het was gebruikelijk om je als passagier voor het complete programma in te schrijven. Voor de afzonderlijke tochten kon men zich alleen aan boord inschrijven, mits er nog plaats was. Vaak was aan boord van het cruiseschip een bureau van de reisorganisatie aanwezig waar inlichtingen omtrent de te bezoeken plaatsen verkregen konden worden. Dit was zowel het geval bij reizen van de KHL als bij cruisereizen van de RL.[[35]](#endnote-35)

*Het vervoer tot in de puntjes geregeld?*

De reisgidsen en brochures uit de jaren twintig en dertig tonen het schip als vervoersmiddel bij uitstek. Het cruiseschip is in alle brochures prominent aanwezig, vaak afgebeeld op de voorzijde. Soms wordt de brochure voorzien van een dekplan zodat de aankomende passagiers een goed beeld kunnen vormen van het schip en van de hut die ze willen boeken. Veel brochures tonen daarnaast foto’s waarop het interieur van de openbare ruimten van het schip te zien zijn. Veel voorkomende afbeeldingen zijn de *social hall*, de eetzaal en de rookkamer. “Geen sociëteit is zoo gezellig als onze knusse rookkamer”,[[36]](#endnote-36) vermeldt een gids van de Koninklijke Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij (KNSM). De foto’s presenteren tezamen een beeld van luxe en comfort aan boord van het schip.

Het cruiseschip als vervoermiddel wordt in de gids van de KHL uit 1924 afgeschilderd als het betere alternatief voor het reizen per trein: “Hier niet de gedachte aan volle treinen en stoffige coupés, de last van pasvisa, geen onaangename intermezzo’s op douanestations, geen zorgen voor bagage of angst voor vergeefsche pogingen om tijdig hotelkamers machtig te worden, geen eindeloos uit- en inpakken van koffers. Eenmaal te Amsterdam of IJmuiden aan boord van het *s.s. Flandria* heeft men de rustige zekerheid, dat 15 dagen van zorgeloos genieten staan te wachten”.[[37]](#endnote-37) Twee jaar later gebruikt de KHL dezelfde tekst in haar brochure ‘Noorsche Vacantiereizen’ met de ss*. Gelria*.[[38]](#endnote-38). De gids van de SMN presenteert het reizen met een cruiseschip op een andere manier en ziet geen noodzaak om het met een ander vervoermiddel te vergelijken: “Een zeereis zelf aan boord van onze passagiersschepen mag in zoover bekend worden verondersteld, dat wij meenen daaraan geen speciaal woord meer behoeven te wijden, om U de overtuiging te schenken, dat zij alle zorgen doet vergeten en in het algemeen aan het ‘varen’ op onze gerieflijke schepen dezelfde betekenis mag worden toegekend als aan ‘genieten’”.[[39]](#endnote-39) Het reizen per schip zou dus gemakkelijker en een meer comfortabele vorm zijn van reizen dan per trein.

Het vervoer in Noorwegen tijdens de cruises was in de jaren twintig en dertig op een dusdanige manier geregeld dat de reisorganisaties bij de landuitstapjes ervoor zorgden dat de auto’s of stolkjaerres (Noorse koetsjes) al op kade gereed stonden, zodat de passagiers zo van het schip in het andere vervoersmiddel plaats konden nemen.[[40]](#endnote-40) De organisatie beperkte zich echter niet tot de landuitstapjes alleen: ook de Amsterdamse taxicentrale werd op de hoogte gebracht wanneer een schip van de SMN weer aanmeerde te Amsterdam zodat de passagiers veilig en wel weer huiswaarts konden gaan.[[41]](#endnote-41)

Volgens historicus Bill Cormack is het de oneindige ervaring van luxe die het cruisen zo aantrekkelijk maakt. Op de cruiseschepen wordt namelijk het leven gepresenteerd zoals het zou moeten zijn: bedienden die dag en nacht voor de reiziger klaar staan, waar uitstekende menu’s worden geserveerd en waar iedereen die het zich kan veroorloven zich met deze luxe laat omringen. Een andere reden waarom cruisen een populaire vorm van toerisme is, komt volgens Cormack doordat het schip fungeert als een soort ‘thuis van huis’ in een buitenlandse haven. Een dag van boord is een zinnenprikkelende ervaring, een uitdaging in het onbekende, waarna men ’s avonds weer veilig aan boord terug kon keren.[[42]](#endnote-42)

 Naast de NRV waren er ook meer commerciële reisbureaus die cruisereizen organiseerden, zoals Bennett’s Reisbureau. Cato Cool maakte in 1932 en 1933 twee door het reisbureau georganiseerde cruisereizen naar Noorwegen. Vaak huurde het reisbureau een schip van een rederij of reserveerde verschillende hutten voor hun reizigers op schepen van de reguliere lijndienst. Juffrouw Cool, die in de jaren twintig al verschillende cruisereizen had gemaakt schrijft in 1932 bij vertrek naar Noorwegen met de ss*. Ariadne* in haar reisverslag: “Hier miste ‘k zeer al de keurige mannetjes van de Lloyd, met een heel gering beetje hulp moeten we maar zien, dat we onze bagage aan boord kregen. Toen nieuwe verwarring, Bennett had, zonder kennisgeving, alle hutten omgedraaid en kom ik in hut 15, 2e klas terecht (...)‘k Schrok er van. Zoo benauwd en klein. Alleen onze kleine bagage kunnen we open maken”.[[43]](#endnote-43) Cruisen werd dus niet altijd comfortabel gevonden.

*Als een Vorst, met de hoofdletter ‘V’*

De ongehuwde Lena Spijkman maakte op 36-jarige leeftijd, via de NRV, haar eerste cruisereis naar Noorwegen met de *ss Gelria* van de KHL.[[44]](#endnote-44) In tegenstelling tot Cato’s claustrofobische beschrijving beschreef Lena haar eerste momenten op het schip alsof zij op een drijvend paleis was beland: “Ik liet mij mijne hut wijzen, waar mijne koffers reeds stonden en stapte toen weer naar het dek, om de gezellige drukte bij het inschepen gade te slaan. Het vertrek was bepaald op twaalf uur. Precies op tijd werd de brug opgeheeschen, de stoomfluit liet driemaal een zwaar gebrul hooren, de machine begon te werken en langzaam, eerst bijna onzichtbaar verwijderde de *Gelria* zich van den wal onder het geroep en gewuif van eene talrijke menschenmassa aan den wal. Eene ongekend heerlijke gewaarwording voor mij, die nooit tevoren op zulk een geweldig groot zeekasteel had gevaren, was het, toen het schip sneller begon te varen en ik mij hoog boven de golven voelde weggelijden. Het was gewoon een vorstelijk gevoel, dat mij eene zekere ontroering gaf, een oogenblik, dat ik nooit zal vergeten”.[[45]](#endnote-45)
 Deze ervaring van het ‘vorstelijke gevoel’ wordt ook door oud-militair Willem Vosmaer beschreven in een brief aan zijn neef Carel Vosmaer, met wie hij in de zomer van 1926 een cruisereis naar Noorwegen zou maken: “Je zult je gevoelen als een rijke Vorst, een echte luxe leventje, vermoeienis geene, eten heel veel, bij terugkomst 10 kg. in gewicht toegenomen. Als je een smoking hebt neem die dan mee, dat doe ik ook, er zal wel veel toilet gemaakt worden (...)”.[[46]](#endnote-46) Verder neemt Willem zelf drie witte overhemden en een korte broek mee, omdat hij “dat op reis een aangenaame dracht vind[t]. Een pet aan boord en een hoed aan de wal”,[[47]](#endnote-47) aldus Willem.

*Het offer aan Neptunes*

Aan geen ander onderwerp worden zoveel uitgebreide passages gewijd dan aan het gevolg dat een schommelend schip te weeg kan brengen. In de reisverslagen wordt het zeeziek-zijn al aangekondigd door de woestheid van het water. De Tarrakanners Arnoud Bakker en HBS-er G. Koopmans noteren bijvoorbeeld de deining van het water in hun dagboeken: “Goede nacht gehad. Staan op. Zeer kalme zee, spiegelglad water”,[[48]](#endnote-48) schrijft de veertien jarige Arnoud in zijn dagboek. “De zee was wel minder rustig als op de heenreis, maar zeezieken waren er nog niet”, schrijft G. Koopmans op de terugreis van zijn eerste reis.[[49]](#endnote-49) Tijdens zijn eerste en tweede reis was de HBS-er niet zeeziek. Helaas gold dat niet voor zijn derde en laatste reis: “’s Middags was de zee zeer woelig en genoten we van het schitterende gezicht op de vrij hoge golven. Het genot was echter van korten duur want de een na de ander sloop naar de reeling en lucht zijn ‘offer aan Neptunes’, zoals de gebruikelijke uitdrukking daar voor is. Ik heb het vrij lang kunnen uithouden, maar toen werd het toch ook mijn beurt. ‘k ben in mijn krib gekropen (...) en de slaap deed de bewegingen van schip en maag spoedig vergeten”.[[50]](#endnote-50)

 Tijdens de reis van Carel Vosmear en zijn oom waren er zelfs passagiers die de reis wilden opgeven en bij Grinsby in Zweden aan wal wilden gaan, maar “waarvan ze teruggehouden zijn”, schrijft Carel in zijn reisverslag.[[51]](#endnote-51) Ook Lena Spijkman is niet bestand tegen het wild deinende water: “[Omdat er] een flinke bries stond en het de laatste dagen ook reeds vrij hard gewaaid had, was het water eenigszins roerig en begonnen vele reizigers hiervan de minder aangename gevolgen te ondervinden. Ook ik voelde eene allervreemdste duizeling in het hoofd en haalde gauw uit mijne hut het middel tegen de zeekziekte, welke wandeling naar de onderzeesche gewelven ik niet volbracht, zonder in de gangen ettelijke malen tegen de leuningen te zijn gebotst. Ik was blij, weer in de frissche lucht te komen en bleef een uurtje kalm zitten, waarna ik me weer beter gevoelde. Velen waren echter naar de hut gegaan, om dien avond niet weer ‘boven water’ te komen, zoodat er aan het diner weinig menschen verschenen. Gelukkig hield mijne maag zich goed en liet ik mij het eerste diner uitstekend smaken, gedachtig aan den raad, dat ‘t beter is met eene volle dan met een leege maag in zee te gaan”.[[52]](#endnote-52)

Ook mejuffrouw Cool beschrijft uitgebreid haar ervaring met het schommelende schip: “Zondag 30 Juli, een droevig begin van onze reis. Eigenlijk alleen zeeziek. Frans H. F. houdt ’t eigenlijk den heelen dag alleen maar uit. Schommelend word er ’s ochtends al toilet gemaakt. ’t voorspelde niet veel goeds. Op de trap naar de eetzaal loopend, zegt Land me nog goedenmorgen. ‘k dacht nog, hoe je en zo vlug nog kan loopen. Maar later bleek ’t dat hij er vlugger ‘t bijltje bij neerlegde dan ik en ook dien dag niet meer verscheen. Ondertusschen liep ‘k de eetzaal maar voorbij en was dankbaar dat ‘k een stoel vond op ‘t bovendek. ‘k kreeg ’t koud zonder mantel en plaid, maar gelukkig kwam Frans opdagen die me alle gewenschte dingen bracht, die me den verderen dag (...) voor verdere zeeziekte bewaarden. Van half tien tot ’s avonds half elf heb ‘k maar doodstil op twee stoelen gelegen en tenminste van de buitenlucht kunnen genieten. Prachtige zonsondergang en magnifique luchten, die zeker wel anderhalf uur fleuren”.[[53]](#endnote-53) Ook de terugreis in 1933, schommelt het schip erg, “Al is ’t dan niet zoo erg als den vorigen keer”,[[54]](#endnote-54) schrijft Cato.

Ondanks dat zeeziek-zijn echt geen pretje is, wordt er niet geklaagd over het schip als vervoersmiddel en ook schrijft geen van de reizigers dat hij of zij nooit meer een reis per schip zou willen maken. De woordgrapjes die Lena verwerkt in haar verslag, zoals ‘het niet meer boven water komen’ en ‘het is beter met een volle dan met een lege maag in zee te gaan’, hebben iets komisch. De reizigers zijn het er over eens dat zeeziek-zijn niet leuk is, maar ze lijken het te accepteren en proberen er het beste van te maken.

*Waarnemen van het voorbijglijdende*

Een belangrijk element van het reizen per schip is dat het de manier van kijken naar het landschap beïnvloedde. Lena Spijkman vergelijkt het met het kijken naar een film: “Heerlijk zonnig was het. Alle menschen, tenminste vele, klommen naar het hoogste dek en koesterden zich daar eenige uren in de zon. Onafgebroken als een film, die afrolt, gleden blauwe, groene of grijsgetinte bergen voorbij, vele met besneeuwde hellingen en toppen, kleine groene laagvlakten aan den voet, waarin aardig de peuterig kleine heldergeverfde huisjes afstaken. Veel sparrebosschen op de berghellingen; lager hing gras te drogen, in deze streken niet op den grond uitgespreid, maar over hekjes van twijgen hangend”.[[55]](#endnote-55) Ook Carel Vosmaer noteert dat hij “tot kwart voor tien genoten [heeft] van het voorbij glijdende als een film landschap”.[[56]](#endnote-56)

 Als het zien van een film benoemt Arnoud de vele gezichten die hij tijdens de cruise door de Sognefjord opdoet: “Het is mooi weer en je hebt er een prachtig uitzicht. Allemaal rotsen die stijf uit het water opreizen. Alles is met dennen bebost. Hier en daar weiland met een huisje. Heb al sneeuw gezien. Verscheidene beekjes met huisjes erlangs, die in zee uitmonden. Varen een prachtig gedeelte voorbij met dennen dicht begroeit, daartussen en aan de zee weiland. Daartussen een weiland met een huis van steen. Als de zon erop schijnt, en dat doet hij, is het prachtig. De toppen zijn noch in wolken gehuld”.[[57]](#endnote-57)

In het reisverslag van Koopmans komt naar voren dat niet alle gezichtspunten vanaf het schip, zoals het dek, een gelijk uitzicht bieden. Hij schrijft dat de eerste ochtend, rond half vijf, allemaal jongens op het dek verschijnen om de zee te bekijken bij zonsopkomst. Al gauw worden de jongens, Koopmans incluis, echter door de leiders naar beneden gestuurd. “We kunnen nu wel door de patrijspoorten kijken”, schrijft hij, “waar het uitzicht natuurlijk min of meer beperkt is”.[[58]](#endnote-58)

 Het schip biedt voor de reizigers ook een andere blik dan zij gewend zijn: “Scheveningen, vanaf de boot, was schitterend om te zien”,[[59]](#endnote-59) schrijft mejuffrouw Cool over haar eerst reis. Ook G. Koopmans ervaart dat het schip hem een andere blik biedt op wat hij al kent: “In de verte zijn de vuren van de hoogovens te IJmuiden al te zien. Boven Noord-Holland is juist een onweersbui. Dit is vanuit zee een schitterend gezicht”.[[60]](#endnote-60) Vooral het uitzicht vanaf het dek wordt bejubeld: “Jo en ik gaan op ’t achterdek van onze *Ariadne* zitten en maken een zonsondergang mee, zooals ‘k tot nog toe nooit had beleefd. Bepaald indrukwekkend”, schrijft Cato Cool.[[61]](#endnote-61)

 In voorgaand fragment spreekt mejuffrouw Cool van “onze Ariadne”. Uit deze opmerking klinkt een identificatie door van de reiziger met haar schip. Deze identificatie met het cruiseschip is ook in andere reisverslagen te ontdekken. Lena Spijkman schrijft in haar verslag: “Heerlijk zacht was de avond; vele bootjes, zeilscheepjes en roeibootjes kwamen ons schip langszij en bleven daar drijven. ’t Was zeker van beneden af een mooi gezicht, ons witte schip, aan eene zijde met fraaie lampions verlicht, terwijl het strijkje speelde en fox-trots en steps talrijke liefhebbers trokken”.[[62]](#endnote-62)

“Er passeert een schip van Wm. H. Müller & Co (...)’, schrijft Koopmans in zijn verslag van 1935, “en het schip, ons schip wordt vastgelegd aan de kade van het Hoogovenbedrijf”.[[63]](#endnote-63) Door het reisgezelschap en het schip samen te voegen onder het woordje ‘ons’ laat Arnoud Bakker zien dat ook hij zich geïdentificeerd heeft met het schip: “Na het ontbijt ga ik op dek en zie dat naast ons de *Vera* ligt, een Hollander en achter ons de Chinees”.[[64]](#endnote-64) Het gebruik van het woord ‘ons’ maakt dat het schip meer is dan louter een vervoermiddel.”Tegen den avond waren we weer thuis, d.i. aan boord”, schrijft Lena Spijkman in 1926.[[65]](#endnote-65) Dit maakt het schip een huis, en voor sommigen zelfs een thuis, zoals Cormack al eerder aangaf.

Uit bovenstaande citaten komt naar voren dat de ongedrukte reisverslagen belangrijke bronnen vormen om de veelzijdigheid van het cruisetoerisme zichtbaar te maken. Het schip is niet louter een vervoersmiddel, maar beïnvloed tevens de manier van kijken naar de omgeving en de daarbij identificeren de reizigers zich ook met hun schip. Het cruisetoerisme is alles behalve een gestandaardiseerd verschijnsel. Uit een bestudering van de reisgidsen komt naar voren dat de Nederlandse cruise-industrie in het Interbellum bestaat uit een complex netwerk van rederijen, reisbureau’s en reisverenigingen en een netwerk van trein-, boot-, tram- en autoverkeer die onderling nauw met elkaar samenwerken. Met dit artikel heb ik gepoogd de rijkheid aan bronnenmateriaal in reisverslagen en reisgidsen onder de aandacht te brengen dat verdieping en originele invalshoeken kan bieden in het onderzoek naar de Nederlandse cruisevaart.

1. **Noten**

 Orvar Löfgren, *On holiday: A history of vacationing* (Berkeley/Los Angeles,/Londen 1999) 43, 61. [↑](#endnote-ref-1)
2. Gerrit Verhoeven, ‘Vaut le voyage!? Nieuwe tendensen in het historisch onderzoek naar toerisme (1750-1950)’, *Stadsgeschiedenis,* 4 (2009) 63. [↑](#endnote-ref-2)
3. Carl Thompson, *Travel Writing: The new critical idiom* (New York 2011) 47, 48, 50 [↑](#endnote-ref-3)
4. Ibidem, 49-50 [↑](#endnote-ref-4)
5. Anne Doedens, Liek Mulder, *Oceaanreizen: een eeuw Nederlandse passagiersvaart* (Baarn 1990) 162. [↑](#endnote-ref-5)
6. Ellen Furlough, ‘Making mass vacations: Tourism and consumer culture in France, 1030’s to 1970’s’, *Comparative Studies in Society and History*, 40, 2 (1998) 249-265. [↑](#endnote-ref-6)
7. Ferry de Goey, ‘De Holland Amerika Lijn, Carnival Cruises en de cruise-industrie in de twintigste eeuw’, *Tijdschrift voor zeegeschiedenis*, 26, 1 (2007) 17; Jan van Zijverden, ‘Havermout met sperziebonen, havermout met mokkapunt! Jeugdreizen met schepen van de Stoomvaart Maatschappij Nederland en de Rotterdamse Lloyd 1935-1962’, Dessens Henk, Lucas Veeger en Jan van Zijverden (ed.) *Verhalen van het water: scheepvaart en mensen in de twintigste eeuw*, Jaarboek (Amsterdam 1997) 80 – 85. [↑](#endnote-ref-7)
8. Löfgren, *On holiday,* 99, 277. [↑](#endnote-ref-8)
9. Ibidem. [↑](#endnote-ref-9)
10. De Goey, ‘De Holland Amerika Lijn’, 18-20. [↑](#endnote-ref-10)
11. Doedens, *Oceaanreizen,* 162. [↑](#endnote-ref-11)
12. De Goey, ‘De Holland Amerika Lijn’, 21. [↑](#endnote-ref-12)
13. Het Scheepvaartmuseum Amsterdam (vanaf nu afgekort als HSA), inv.nr. 1992.0836, documentnummer 0754, ‘Met Pinksteren naar de Noorsche Fjorden : per ss. "Rotterdam" vertrek 7 juni 1935 terug 15 juni 1935’. [↑](#endnote-ref-13)
14. H.S.A., inv.nr. 1989.0251, ‘Koninklijke Hollandsche Lloyd ss. "Flandria" : eerste reis naar de Noorsche fjorden’. [↑](#endnote-ref-14)
15. Maritiem Museum Rotterdam (vanaf nu afgekort als MMR), inv.nr. DB6539, ‘Noorsche vacantiereizen in juni, juli & augustus per s.s. Gelria, Koninklijke Hollandsche lloyd, Amsterdam’. [↑](#endnote-ref-15)
16. De Goey, ‘De Holland Amerika Lijn’, 21,22, 33. [↑](#endnote-ref-16)
17. Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis (vanaf nu afgekort als IISG), archief Nederlandsche Reisvereeniging, inv.nr. 15, Stukken betreffende de oprichting en de organisatie 1906, ‘Eenige inlichtingen over de Nederlandsche Reisvereeniging 1946’. [↑](#endnote-ref-17)
18. Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis (vanaf nu afgekort als I.I.S.G.), Archief Nederlandse Reisvereniging ('s-Gravenhage), inv.nr. 32, ‘Plakboek met het verslag van een reis naar Noorwegen. 1926’. [↑](#endnote-ref-18)
19. MMR, inv.nr. 16358, ‘Generale Vereenigingsreizen 1927 per motorschip "Monte Olivia" naar de Westnoorsche fjorden’. [↑](#endnote-ref-19)
20. IISG, archief Nederlandsche Reisvereeniging, inv.nr. 15, ‘Stukken betreffende de oprichting en de organisatie 1906, ‘Statuten’. [↑](#endnote-ref-20)
21. IISG, archief Nederlandsche Reisvereeniging, inv.nr. 15, Stukken betreffende de oprichting en de organisatie 1906, ‘Circulatie: Aan allen, die hun vacantie aangenaam en nuttig willen doorbrengen’. [↑](#endnote-ref-21)
22. IISG, archief Nederlandsche Reisvereeniging, inv.nr. 15, Stukken betreffende de oprichting en de organisatie 1906, ‘Eenige inlichtingen over de Nederlandsche Reisvereeniging 1946’. [↑](#endnote-ref-22)
23. http://www.ncrvreizen.nl/over-ncrv/geschiedenis (21-12-2014). [↑](#endnote-ref-23)
24. Van Zijverden, Havermout met sperziebonen’, 80. [↑](#endnote-ref-24)
25. Idem, 80-85. [↑](#endnote-ref-25)
26. MMR, inv.nr. DB4391, ‘Passagierslijst van het s.s. 'Slamat' van de Rotterdamsche Lloyd 1935’. [↑](#endnote-ref-26)
27. MMR, inv.nr. DB4393, ‘Plezierreisjes voor meisjes naar de Hardangerfjord 1935’. [↑](#endnote-ref-27)
28. Ibidem. [↑](#endnote-ref-28)
29. HSA, inv.nr. 1990.0613, ‘Dutch girls' visit to Dartmouth: week of walking tours and sightseeing: Mayor on Young Women's Part as Peacemakers’. [↑](#endnote-ref-29)
30. HSA, inv.nr. 1997.0647, ‘Algemeen Handelsblad van vrijdag 10 augustus 1962 ‘Voor u mevrouw: de levendige lading van de Borneo (journaal van een meisjesreis)’ [↑](#endnote-ref-30)
31. HSA, inv.nr S.6584-09, ‘Noorwegen-reis : D.M.S. "Baloeran" : 3 - 10 augustus 1935’. [↑](#endnote-ref-31)
32. HSA, inv.nr. 2000.0142, ‘[Vacantiereis naar Fjaerland-Oslo-Kopenhagen met het ms. ‘Johan van Oldenbarnevelt](http://maritiemdigitaal.nl/index.cfm?event=search.getdetail&id=201032749)’. [↑](#endnote-ref-32)
33. HSA, inv.nr. 1994.0824, ‘[KNSM zomer reizen 1935: Naar Noorwegen en de Oostzee : Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij](http://maritiemdigitaal.nl/index.cfm?event=search.getdetail&id=201025317)’; H.S.A., inv.nr. S.6584-09, ‘Noorwegen-reis : D.M.S. "Baloeran" : 3 - 10 augustus 1935’. [↑](#endnote-ref-33)
34. MMR, inv.nr. DB6547, ‘Landuitstapjes verbonden aan de vacantiereizen s.s. 'Gelria' Koninklijke Hollandsche Lloyd’. [↑](#endnote-ref-34)
35. MMR, inv.nr. DB6547, ‘Landuitstapjes verbonden aan de vacantiereizen s.s. 'Gelria' Koninklijke Hollandsche Lloyd’; H.S.A., inv.nr. 1989.0251, ‘Koninklijke Hollandsche Lloyd ss. "Flandria" : eerste reis naar de Noorsche fjorden’; M.M. R., inv.nr. DB6539, ‘Noorsche vacantiereizen in juni, juli & augustus per s.s. Gelria, Koninklijke Hollandsche lloyd, Amsterdam’; H.S.A., inv.nr. 1989.0248, ‘[Naar de Noordsche fjorden en Spitsbergen met het moderne, luxueus ingerichte dubbelschroef stoomschip "Tjerimai" van den Rotterdamschen Lloyd, van 25 juli tot 16 augustus 1925](http://maritiemdigitaal.nl/index.cfm?event=search.getdetail&id=201006521)’. [↑](#endnote-ref-35)
36. MMR, inv.nr. DB6527, 'Zomerreizen KNSM : 1934 : Naar fjorden en blanke zomernachten'. [↑](#endnote-ref-36)
37. Ibidem. [↑](#endnote-ref-37)
38. MMR, inv.nr. DB6539, ‘Noorsche vacantiereizen in juni, juli & augustus per s.s. Gelria, Koninklijke Hollandsche lloyd, Amsterdam’. [↑](#endnote-ref-38)
39. HSA, inv.nr. 1995.6445, ‘Naar de Sognefjord, Oslo en Kopenhagen : 1 - 8 juli 1933 : Stoomvaart Maatschappij Nederland’.  [↑](#endnote-ref-39)
40. HSA, inv.nr 1992.0836, ‘Met Pinksteren naar de Noorsche Fjorden : per ss. "Rotterdam" vertrek 7 juni 1935 terug 15 juni 1935’. [↑](#endnote-ref-40)
41. MMR, inv.nr. DB4395-09, ‘Mededeeling aan passagiers van de s.s. ,,Jan Pieterszoon Coen” naar Noorwegen 1937’. [↑](#endnote-ref-41)
42. Bill Cormack, *A history of holidays 1812-1990* (Londen 1998) 82. [↑](#endnote-ref-42)
43. MMR, inv.nr. H644, ‘Plakboek van Mej. C. Cool gemaakt naar aanleiding van haar reizen in de jaren 1930 – 1936’ (1933) 2. [↑](#endnote-ref-43)
44. Centraal Bureau voor de Genealogie, ‘Persoonskaart Lena Krina Kommerina Klaartje, geb. 06-04-1890, overl. 28-05-1975’. [↑](#endnote-ref-44)
45. IISG, Archief Nederlandse Reisvereniging ('s-Gravenhage), inv.nr. 32, ‘Plakboek met het verslag van een reis naar Noorwegen. 1926’. [↑](#endnote-ref-45)
46. Nationaal Archief (vanaf nu afgekort als N.A.), Archief Vosmaer, 2.21.271, inv.nr. 820, ‘Dagboek van een reis in Frankrijk, gemaakt door Carel J.J.G. Vosmaer, 1924, alsmede stukken betreffende een door hem met zijn oom Willem Vosmaer gemaakte reis naar Noorwegen, Zweden en Denemarken, 1926’. [↑](#endnote-ref-46)
47. Ibidem. [↑](#endnote-ref-47)
48. HSA, inv.nr. 1994.0836, ‘Reisjourna[a]l : ms. "Tarakan"’.  [↑](#endnote-ref-48)
49. HSA, inv.nr. 1994.0876, ‘”Tarakan" - dagboek : 1935, 1936 en 1939’ (1935) 7. [↑](#endnote-ref-49)
50. HSA, inv.nr. 1994.0876, ‘”Tarakan" - dagboek : 1935, 1936 en 1939’(1939). [↑](#endnote-ref-50)
51. NA, Archief Vosmaer, 2.21.271, inv.nr. 820, ‘Dagboek van een reis in Frankrijk, gemaakt door Carel J.J.G. Vosmaer, 1924, alsmede stukken betreffende een door hem met zijn oom Willem Vosmaer gemaakte reis naar Noorwegen, Zweden en Denemarken, 1926’. [↑](#endnote-ref-51)
52. IISG, Archief Nederlandse Reisvereniging ('s-Gravenhage), inv.nr. 32, ‘Plakboek met het verslag van een reis naar Noorwegen. 1926’. [↑](#endnote-ref-52)
53. MMR, inv.nr. H644, ‘Plakboek van Mej. C. Cool gemaakt naar aanleiding van haar reizen in de jaren 1930 – 1936’ (1933) 2,3. [↑](#endnote-ref-53)
54. Ibidem, 38, 39. [↑](#endnote-ref-54)
55. IISG, Archief Nederlandse Reisvereniging ('s-Gravenhage), inv.nr. 32, ‘Plakboek met het verslag van een reis naar Noorwegen. 1926’. [↑](#endnote-ref-55)
56. NA, Archief Vosmaer, 2.21.271, inv.nr. 820, ‘Dagboek van een reis in Frankrijk, gemaakt door Carel J.J.G. Vosmaer, 1924, alsmede stukken betreffende een door hem met zijn oom Willem Vosmaer gemaakte reis naar Noorwegen, Zweden en Denemarken, 1926’. [↑](#endnote-ref-56)
57. HSA, inv.nr. 1994.0836, ‘Reisjournaal: ms. "Tarakan"’.  [↑](#endnote-ref-57)
58. HSA, inv.nr. 1994.0876, ‘”Tarakan" - dagboek : 1935, 1936 en 1939’ (1935) 2. [↑](#endnote-ref-58)
59. MMR, inv.nr. H644, ‘Plakboek van Mej. C. Cool gemaakt naar aanleiding van haar reizen in de jaren 1930 – 1936’ (1932) 3. [↑](#endnote-ref-59)
60. HSA, inv.nr. 1994.0876, ‘”Tarakan" - dagboek : 1935, 1936 en 1939’ (1936). [↑](#endnote-ref-60)
61. MMR, inv.nr. H644, ‘Plakboek van Mej. C. Cool gemaakt naar aanleiding van haar reizen in de jaren 1930 – 1936’ (1932) 5. [↑](#endnote-ref-61)
62. IISG, Archief Nederlandse Reisvereniging ('s-Gravenhage), inv.nr. 32, ‘Plakboek met het verslag van een reis naar Noorwegen. 1926’. [↑](#endnote-ref-62)
63. HSA, inv.nr. 1994.0876, ‘”Tarakan" - dagboek : 1935, 1936 en 1939’ (1935) 8. [↑](#endnote-ref-63)
64. HSA, inv.nr. 1994.0836, ‘Reisjournaal : ms. "Tarakan"’.  [↑](#endnote-ref-64)
65. IISG, Archief Nederlandse Reisvereniging ('s-Gravenhage), inv.nr. 32, ‘Plakboek met het verslag van een reis naar Noorwegen. 1926’. [↑](#endnote-ref-65)