



Universiteit
Leiden
The Netherlands

De Holland Amerika Lijn, Carnival Cruises en de cruise-industrie in de twintigste eeuw

Goey, F.M.M. de

Citation

Goey, F. M. M. de. (2007). De Holland Amerika Lijn, Carnival Cruises en de cruise-industrie in de twintigste eeuw. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 26(1), 17-38. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306022>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306022>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

- 1 Bijvoorbeeld: W. Voorbeytel Cannenburg, 'De Nederlandse scheepsbouw in het midden der achttiende eeuw' in: *Jaarverslag Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum*, 1924, 76-84; J.R. Bruijn, 'Engelse scheepsbouwers op de Amsterdamse admiraliteitswerf in de achttiende eeuw: enkele aspecten' in: *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegechiedenis*, september 1972, 18-24; B.E. van Bruggen, 'Aspecten van de bouw van oorlogsschepen in de Republiek tijdens de achttiende eeuw' in: *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegechiedenis*, maart (29-42) en oktober (5-20) 1974; A.A. Lemmers, *Techniek op schaal. Modellen en het technologiebeleid van de Marine 1725-1885* (Amsterdam 1996) 48-59; A.J. Hoving en A.A. Lemmers, *In tekening gebracht. De achttiende-eeuwse scheepsbouwers en hun ontwerpmethoden* (Amsterdam 2001).
- 2 Zie voor een uitgebreid overzicht van de loopbaan van Willem van Wassenaer: J.D. Vlot, 'Ambitie en lust om wel te dienen'. De maritieme carrière van Willem baron van Wassenaer (1712-1783) (Zoetermeer 2002).
- 3 Zie voor Torcks optreden bij de admiraliteit van Amsterdam: J.R. Bruijn, *De admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren* (Amsterdam/Haarlem 1970) 55-59.
- 4 Gijsbert Jan van Hardenbroek, *Gedenkschriften*, deel II (Amsterdam 1903) 430.
- 5 Nationaal Archief (NA), Familearchief Van Wassenaer van Rosande (FAWvR), 151; NA, Archief Fagel, 1113. Zie ook Hardenbroek *Gedenkschriften*, IV, 391 en 394.
- 6 Zie bijvoorbeeld *De Politieke Kraker* en *De Post van den Neder-Rijn* van 13 maart 1783 en de *Utrechtsche Courant*, de *Leydsche Courant* en de *Woerdensche Courant* van 14 maart 1783.
- 7 NA, Admiraliteitsarchieven (AA), XXXI-130/2 (8 augustus 1747).
- 8 NA, liassen Staten-Generaal, 5720 II.
- 9 NA, AA, XXXI-130.2 (8, 21 en 29 november 1747).
- 10 Deze adviezen moeten conform de Amsterdamse methode zijn geweest. Mede door Van Wassenaers bemoeienis heeft De Maze voor wat betreft dit punt van de controverse zijn verzet gestaakt en zijn de vijf admiraliteiten eind 1747 overeengekomen uniformiteit in het tuigen na te streven volgens de Amsterdamse methode. Zie Bruijn, *Engelse Scheepsbouwers*, 20.
- 11 NA, AA, XXXI-130/4 (6 en 13 augustus 1748).
- 12 Een buitenlander die onder de indruk was van de manier waarop Paulus van Zwijndregt schepen bouwde was de Franse scheepsbouwer Blaise Ollivier. Ollivier bezocht in 1737 de meeste Nederlandse marinewerven. De Fransman vond dat de bouwwijze van Van Zwijndregt gunstig afstak bij die, welke door de Engelsen in Amsterdam, de Zeeuwen in Vlissingen en de Noord-Hollanders in Hoorn werd uitgeoefend. Ollivier noemde Paulus van Zwijndregts wijze van bouwen de 'nieuwe manier', ter onderscheiding van de 'Engelse manier' (in Amsterdam) en de 'oude manier' (in Zeeland en Noord-Holland). Zie David H. Roberts, 18th Century Shipbuilding. Remarks on the Navies of the English and the Dutch by Blaise Ollivier (1737) (Rotherfield 1992) 203 e.v.

13 NA, AA, XXXI-130/11 (11 november 1755).

14 NA, FAWvR, 120. Alle citaten in deze paragraaf komen uit deze memorie die gedateerd is 20 april 1757.

15 Van Wassenaer had in 1743 de Raaf zelf ook gecommandeerd tijdens een reis naar de Oostzee en de Middellandse Zee.

16 Hier vergist Van Wassenaer zich een jaar. De wedstrijden waren in 1753.

17 NA, AA, XXXI-130.13 (20 juli 1756).

18 NA, AA, 1049 (20 mei 1766).

19 NA, FAWvR, 116 en 167. Gedurende een groot deel van de achttiende eeuw bestond er de neiging om schepen sneller te maken door het vergroten van de lengte volgens het credo 'meer lengte=meer snelheid'. De problemen die dit verlenen met zich bracht voor wat betreft de stabiliteit maar ook voor de stijfheid van het schip en de verhouding tussen lengte, breedte en holte was een zaak die de scheepsbouwers veel hoofdbrekens bezorgde.

20 Ibidem, 125. Voor het commentaar van Van Zwijndregt op Van Wassenaers memorie zie ibidem, 167.

21 NA, FAWvR, 110. Voor een bespreking van het beeldwerk van de Thetis zie J.C.A. Schokkenbroek en C.E. Zonneville-Heyning, *Kunst op het water* (Zutphen 1995), 50-51.

22 NA, AA, 1050 (31 maart 1767).

23 Oorlogsschepen van het vijfde charter hadden volgens de indeling van Pieter van Zwijndregt 44 stukken geschut aan boord. De 36-ers behoorden tot het zesde charter.

24 NA, AA, 1166 (24 januari 1769); NA, FAWvR, 125.

25 Schokkenbroek, *Kunst op het water* 29.

26 NA, AA, 1052 (24 januari 1769).

27 NA, FAWvR, 103 en 125.

28 Ibidem, 125.

29 NA, AA, 1166 (10 juni 1769). Over Van Zwijndregts mening betreffende stuurlast zie: Hoving, *In tekening gebracht*, 83.

30 NA, FAWvR, 125. Van Zwijndregt verklaarde later dat dit meer naar bakboord dan stuurboord overhellen werd veroorzaakt door de plaats van de kombuis op het schip.

31 NA, AA, 1166 (18 en 20 juni 1769).

32 Ibidem (11 juli 1769).

33 Ibidem (12 en 13 juli 1769).

34 NA, AA, inv. nr. 1053, d.d. 31-12-1769.

35 NA, AA, XXXVII-197 (21 december 1773).

36 NA, AA, 1087 (12 juni 1770); NA, FAWvR, 116.

37 Ibidem (27 augustus 1774).

38 Ibidem (7 juli 1775).

39 NA, AA 1182 (14 augustus 1777).

40 NA, FAWvR, 136.

41 NA, AA, 1065 (4 november 1782).

42 NA, AA, XXXVII-216b.

43 NA, AA, 1052 (23 mei 1769).

44 NA, AA, 1053 (12 juni 1770).

De Holland Amerika Lijn, Carnival Cruises en de cruise-industrie in de twintigste eeuw

FERRY DE GOEY

Van 1977 tot 1986 werd in de Verenigde Staten, en later ook in Nederland, de televisieserie *The Love Boat* uitgezonden. De serie speelde zich af aan boord van een cruiseschip en volgde het wel en wee van Captain Stubing, cruise director Julie McCoy, bartender Isaac Washington en yeoman-purser 'Gopher' Smith. De serie trok grote aantallen televisiekijkers en heeft zonder twiifel bijgedragen aan het populariseren van cruises.¹ Ooit beschouwd als een 'stiefkind van de passagiersvaart', is de cruise-industrie aan het begin van de eenentwintigste eeuw uitgegroeid tot een mondiale bedrijfstak.² De cruise-industrie was in de laatste twee decennia van de vorige eeuw zelfs een van de snelst groeiende bedrijfstakken ter wereld. Deze snelle groei hangt nauw samen met de ontwikkeling van het massatoerisme na 1945 in voornamelijk Westerse landen.³ Massatoerisme werd mogelijk door de toegenomen welvaart, de verbeterde mobiliteit en het stijgende aantal betaalde vakantiedagen.⁴ Een cruise is een van de vele manieren om vakantie te vieren.

Ondanks de sterke groei van het toerisme in de twintigste eeuw hebben sociale wetenschappers en historici nog relatief weinig belangstelling getoond voor deze bedrijfstak.⁵ Ook de cruise-industrie heeft nauwelijks aandacht gekregen, vooral historisch onderzoek is schaars.⁶ De meeste historische studies over de cruise-industrie gaan vooral over de (technische) ontwikkeling van de schepen en besteden nauwelijks aandacht aan de bedrijven en de bedrijfstak.⁷ In deze bijdrage wordt een overzicht gegeven van de geschiedenis van de cruise-industrie met als doel de belangstelling voor deze bedrijfstak te stimuleren.

De cruise-industrie is bijzonder omdat het zich bevindt op het snijvlak van passagiersvaart

en toerisme. Een cruise is namelijk tegelijkertijd transport en eindbestemming. Een definitie is niet eenvoudig te geven, maar zou kunnen luiden: passagiers die met een schip een meerdaagse rondvaart maken, waarbij verschillende havensteden worden aangedaan en die allerlei vormen van vermaak kent, zowel aan boord als op land.⁸ De cruise-industrie kan worden verdeeld in vier grote deelmarkten: zee, kust, rivier en zelfs onderwater. Afhankelijk van waar de cruise zich afspeelt kan vervolgens worden gesproken van riviercruise of zeecruise. In deze bijdrage gaat het uitsluitend over de zeecruises.

De volgende vragen staan centraal in dit artikel. Hoe heeft de cruise-industrie zich ontwikkeld? Welke veranderingen hebben zich in deze bedrijfstak voorgedaan en hoe kunnen deze worden verklaard? Ter verdieping worden twee casussen bestudeerd: de Holland Amerika Lijn (HAL) en Carnival Cruise Lines (CCL). De cruise-industrie trok ondernemers met een heel verschillende achtergrond. Aan de ene kant waren dat de voormalige passagiersrederijen die emplooi zochten voor door de luchtvaart overbodig geworden passagiersschepen. Daarnaast waren er nieuwe ondernemers zonder ervaring in de passagiersvaart, maar bijvoorbeeld wel in het vrachtvervoer of de toeristenindustrie (horeca en hotelwezen). De HAL is gekozen als representant van de eerste groep. De cruise-geschiedenis van de HAL lijkt sterk op die van andere passagiersrederijen, zoals de Cunard Line of de Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P&O). CCL behoort tot de tweede groep cruisebedrijven. De oprichting van CCL in 1972 viel in een periode waarin meer nieuwe cruiserederijen werden opgericht: Princess Cruises (1965), Norwegian Caribbean Line (NCL, 1966), Com-

modore Cruise Line (1968), Royal Caribbean Cruise Line (RCCL, 1969) en de Royal Viking Line (1972). CCL stond mede aan de wieg van de moderne cruise-industrie en heeft zich weten te ontwikkelen tot het grootste cruisebedrijf ter wereld. De HAL en CCL raakten in 1989 met elkaar vervlochten toen CCL de HAL overnam.

Dit artikel bestaat uit vier paragrafen. In de eerste paragraaf wordt de geschiedenis van de cruise-industrie beschreven. Paragraaf twee behandelt de transformatie van de HAL van passagiersvaart in cruisebedrijf. De derde paragraaf bespreekt de expansieve geschiedenis van CCL, waarna tot slot enkele conclusies worden getrokken.

VAN EXCURSIES NAAR DE MODERNE CRUISE-INDUSTRIE

De geschiedenis van de cruisevaart kan gemakshalve in vijf perioden worden verdeeld: voorlopers (tot circa 1810), de eerste 'excursies' en cruises (circa 1810-1918), cruisen tijdens de 'tourist graze' (1918-1940), de opkomst van de moderne cruisevaart (1945-1970) en de ontwikkeling van de cruise-industrie tot 'big business' (1970-2000).

Al vroeg in de geschiedenis werd louter voor het plezier gereisd en werden bezienswaardigheden in andere streken bezocht.⁹ Sommige historici menen desondanks dat toerisme in bijvoorbeeld de Oudheid nog niet bestond.¹⁰ Er zijn echter genoeg bewijzen te vinden voor het bestaan van plezierreizen en toerisme voor de Industriële Revolutie.¹¹ Volgens A. Norvall verschilde het toerisme in bijvoorbeeld het Romeinse Rijk, misschien afgezien van de aantallen, niet wezenlijk van de moderne periode.¹² In haar studie over de geschiedenis van het toerisme concludeert M. Feifer: 'Imperial Roman tourism had nearly all of the trappings of its late-twentieth century counterpart.'¹³ L. Lomine stelt dat de toeristenindustrie ten tijde van keizer Augustus alles bood dat als typisch modern wordt

beschouwd, zoals hotels, restaurants, souvenirwinkels met ansichtkaarten, reisgidsen, concertzalen en nog veel meer soorten vakantievertier.¹⁴ Welvarende Romeinen maakten graag, zoals jonge Engelse aristocraten vanaf de achttiende eeuw, een Grand Tour.¹⁵ Terwijl de Engelsen vooral naar Italië trokken, gingen de Romeinen bij voorkeur naar Griekenland, Klein Azië en Egypte. De gewone Romeinen bezochten tempels en steden in de buurt. Gedurende de warme zomermaanden ontvluchtten zij de stad om verkoeling te zoeken aan het water, zoals in de badplaats ('bikini beach') Baiae nabij Napels.¹⁶

Hoewel de Romeinen bij voorkeur over land reisden, is bekend dat Romeinse keizers galeien gebruikten voor pleziertochten op rivieren en meren.¹⁷ In het jaar 130 na Christus bezocht de Romeinse keizer Hadrianus het 'pratende borstbeeld' van Farao Amenhotep III in de stad Thebe.¹⁸ Het bezoek van Hadrianus was onderdeel van een pleziertocht op de Nijl, waarbij meerdere excursies aan land plaatsvonden. Ook nu nog zijn excursies op land een vast onderdeel van een cruise.

Over reizen en toerisme in de Middeleeuwen zijn we veel minder goed geïnformeerd. Vooral over het gebruik van schepen voor pleziertochten is weinig bekend.¹⁹ In de vroeg-moderne tijd nam de belangstelling voor plezierreizen weer toe. In de zeventiende eeuw gebruikten Nederlandse kooplieden bijvoorbeeld zogeheten 'speeljachten' of 'pleizirvaartuigen' voor recreatie op het water. De zeilschepen trokken de aandacht van de in Nederland in ballingschap verblijvende Koning Karel II van Engeland. Bij zijn terugkeer naar Engeland in 1660 kreeg hij een 'speeljacht' cadeau van de stad Amsterdam. Dit was, aldus Chr. Schäffer, het begin van de Britse belangstelling voor zeiljachten.²⁰

De komst van stoomschepen aan het begin van de negentiende eeuw markeert een belangrijke nieuwe stap in de geschiedenis van de cruise-industrie.²¹ Stoomschepen werden aanvankelijk vooral op rivieren en meren gebruikt en hier werden ook de eerste pleziertochten geor-

ganiseerd. Britse scheepseigenaren speelden in haven- en riviersteden, zoals Glasgow en Londen, vanaf 1812 in op de vraag naar excursies.²² Als verklaring voor het gebruik van stoomschepen voor recreatieve activiteiten wijzen J. Armstrong en D.M. Williams op de geringe nuttige laadruimte, als gevolg van de hoge consumptie van steenkolen van de eerste stoommachines, en de hoge aanschafkosten van stoomschepen.²³ Uit oogpunt van exploitatie moesten daarom vooral goederen worden meegenomen waarvoor een hoog tarief kon worden gevraagd, zoals kapitaalgoederen (bijvoorbeeld machines) en passagiers. De meeste van de reizen die zij beschrijven kunnen niet als cruise worden bestempeld, omdat het ging om gewone lijndiensten. Maar de reders organiseerden af en toe tochten naar populaire bestemmingen en evenementen, zoals de tewaterlating van een schip of zeil- en zwemwedstrijden. Armstrong en Williams concluderen daarom: '(...) it is apparent that the steamboat pioneered the excursion (...). A few lengthier excursions have some of the characteristics of a cruise.'²⁴

De commerciële stoomvaart op zee begon in de jaren dertig en veertig van de negentiende eeuw. De belangrijkste lijndienst, van Europa naar Amerika, was hoofdzakelijk bedoeld voor het vervoer van emigranten.²⁵ Tussen 1840 en 1914 werden naar schatting 50 tot 60 miljoen emigranten vervoerd naar de Verenigde Staten, Australië en Zuid-Afrika.²⁶ Het merendeel, ongeveer 60 procent, ging naar de Verenigde Staten. In 1838 opende de Cunard Line een lijndienst tussen Liverpool en New York.²⁷ Andere rederijen in West-Europa en de Verenigde Staten volgden het voorbeeld van de Cunard Line.²⁸ Deze rederijen hadden in de latere jaren naast passagiersschepen ook een eigen vrachtl vloot. Deze kent echter een heel eigen geschiedenis en blijft daarom hier verder buiten beschouwing.

Net als eerder op de rivieren en meren, organiseerden deze rederijen al spoedig rondreizen, tochten en excursies naast de gewone lijn-

dienst.²⁹ Het drukken van de exploitatiekosten speelde hierbij een grote rol. Daarbij kwam dat het vervoer van emigranten in de wintermaanden vrijwel stilviel, zodat de kostbare passagiersschepen meestal werden opgelegd. Dit bracht kosten mee (zoals onderhoud en verzekering) waar geen inkomsten tegenover stonden. Een andere reden was dat de concurrentie op de Atlantische Oceaan aanvankelijk tamelijk groot was waardoor de passagietarieven laag bleven. Het stimuleerde reders om additionele inkomsten te zoeken buiten het emigrantenvervoer om.

Vrijwel direct na het begin van de commerciële stoomvaart op zee verschenen de eerste advertenties voor cruises. De *Shetland Journal* plaatste in 1835 een advertentie voor een cruise naar de Orkney en Shetland Eilanden. Deze advertentie, zo bleek later, was geplaatst door Arthur Anderson (1792-1868), directeur van de Peninsular Steam Navigation Company (na 1840: P&O).³⁰ De Duitse rederij Rob M. Sloman & Co., eigendom van de geëmigreerde Brit Robert Miles Sloman (1812-1900), plaatste in 1845 een vergelijkbare advertentie in een Duitse krant.³¹ Volgens de tekst was de reis niet bedoeld voor gewone zakenlieden, maar alleen voor '(...) persons of unblemished repute and of good education, those possessing a scientific education receiving preference.'³² Beide cruises vonden, voor zover bekend, nooit plaats. De advertenties waren kennelijk vooral bedoeld om de belangstelling te peilen.

In 1842 organiseerde P&O een 'land and sea tour' naar de Middellandse Zee. Of dit als een zeecruise moet worden bestempeld valt te betwijfelen, omdat de route onderdeel was van de gewone lijndienst van P&O. Dat gold niet voor de plezierreis van de *Tagus* in 1844 naar de Zwarte Zee en daaropvolgend langs steden aan de Middellandse Zee. De Britse romanschrijver William Makepeace Thackeray (1811-1863) kreeg een gratis ticket van de rederij en beschreef zijn ervaringen in *Notes of a Journey from Cornhill to Grand Cairo* (1846). In het voorwoord schrijft hij: 'The Peninsular and Oriental Company had ar-

ranged an excursion in the Mediterranean, by which, in the space of a couple of months, as many men and cities were to be seen as Ulysses surveyed and noted in ten years. Malta, Athens, Smyrna, Constantinople, Jerusalem, Cairo were to be visited, and everybody was to be back in London by Lord Mayor's Day.³³ P&O stopte met de cruises tijdens de Krimoorlog (1853-1856), maar hervatte deze nadat Britse medici cruisen hadden aanbevolen. P&O verbouwde daarop een bestaand stoomschip, de *Ceylon*, tot 'cruising yacht'.³⁴

Na afloop van de Burgeroorlog werden ook vanuit de Verenigde Staten cruises georganiseerd. Zo vertrok in juni 1867, het jaar van de Parijse Wereldtentoonstelling, de raderstoomboot *Quaker City* voor een 'pleasure excursion' van New York naar Europa en het gebied van de Middellandse Zee. Aan boord bevond zich de schrijver Mark Twain die over de reis een amusant boek schreef.³⁵ De North Company of Aberdeen (in 1790 opgericht als The Leith & Clyde Shipping Company), zond in 1886 de *St. Rogvald* naar de Noorse fjorden.³⁶ Deze meerdaagse reizen waren vooral bedoeld voor de rijken, die in de zeecruise een nieuwe manier van reizen zagen zonder daarbij geconfronteerd te worden met lagere klassen.³⁷ Zo voer in februari 1895 de *Friesland*, eigendom van de Red Star Line, van New York naar het Heilige Land met aan boord 430 passagiers. Volgens J. Maxtone-Graham waren de passagiers '(...) a congenial mix of Victorian travellers with the professions heavily represented.'³⁸

Lang duurde het privilege van de rijken niet, want de Brit Thomas Cook, die wordt gezien als de eerste commerciële reisorganisator en grondlegger van het massatoerisme, charterde in 1875 de *President Christi* voor een cruise naar de Noorse fjorden.³⁹ Hierna organiseerde Cook nog meer reizen en andere commerciële reisbureaus volgden snel zijn voorbeeld. Deze cruises trokken overwegend klanten uit de (gegoede) middenklasse.

De eerste experimenten met cruises toonden aan dat er een vraag was naar dergelijke reizen. Maar ze maakten ook duidelijk dat de gewone

passagiersschepen, vooral bedoeld voor het vervoer van zoveel mogelijk emigranten tegen zo laag mogelijke kosten, niet erg comfortabel waren en daarom niet erg geschikt als cruiseschip. De rederijen losten dit aanvankelijk op door de schepen voor het cruisesizoen om te bouwen en de hutten te vergroten door de tussenwanden te verwijderen. In de jaren na 1890 werden grotere en ook luxueuzere stoomschepen gebouwd. Die verandering werd mede gestimuleerd door het ontstaan van een kartel van rederijen. De concurrentie op basis van passagietarieven op de trans-Atlantische vaart werd beteugeld door een in 1892 gesloten overeenkomst: de Nordatlantischer Dampfer-Linien Verband (NDLV, ook genoemd: North Atlantic Steamship Association). In dit kartel namen naast de HAL ook de Hamburg Amerika Lijn (beter bekend onder de afkorting HAPAG), de Norddeutsche Lloyd (NDL) en de Red Star Line deel. In 1908 werd het kartel uitgebreid met de belangrijkste Britse rederijen.⁴⁰ De deelnemers maakten prijsafspraken, verdeelden het aanbod en erkenden de historisch gegroeide marktverdeling. Hierbij maakten ze gebruik van een poolsysteem: rederijen die in een bepaald jaar minder passagiers hadden vervoerd dan volgens het vooraf bepaalde marktaandeel, werden hiervoor gecompenseerd door de andere rederijen.⁴¹ De rederijen concurreerden nu niet langer op prijs, maar op de kwaliteit van het product: de snelheid van de schepen, het comfort en de service aan boord. Om bovendien te kunnen concurreren met de nieuwe grote hotels aan land, gingen de reders ertoe over om de schepen zoveel mogelijk het karakter te geven van een luxe hotel.⁴² De Britse architect Arthur Davis, die interieurontwerpen maakte voor de Cunard Line, verklaart de grote aandacht voor de inrichting op geheel andere wijze. Volgens hem waren de meeste passagiers tijdens de reis zo zeeziek, dat ze er liever niet aan wilden worden herinnerd dat ze op een schip zaten. Daarom kregen de schepen de inrichting van hotels.⁴³

Voor de passagiers kwamen er comfortabelere kajuiten die voorzien waren van elektrische

verlichting en verwarming. Ook kregen de schepen rooksalons, theaters, bioscopen, sportzalen, zwembaden en bibliotheken. Deze voorzieningen waren op de lijnschepen niet voor iedereen aangebracht: er bestonden nog veel verschillende klassen en niveaus van luxe aan boord. Voor een cruise was dat niet nodig, want iedereen die het kon betalen, wilde eerste klas reizen. Rederijen, zoals de NDL en de Britse Royal Mail, verbouwden hun oude passagiersschepen steeds vaker tot cruiseschepen. De Duitse reder Albert Ballin (1857-1918), directeur van de HAPAG in de periode 1899-1918, ging een stap verder. Hij liet in 1900 bij de werf Blohm & Voss het 'Lust-Yacht' *Prinzessin Victoria Luise* bouwen.⁴⁴ Dit nieuwe schip was uitsluitend bestemd voor cruises. De eerste cruise ging in januari 1901 naar Boulogne, Plymouth en New York. In 1904 volgde een tweede cruiseschip: de *Meteor*. Met twee volwaardige cruiseschepen kon Ballin het hele jaar door cruises aanbieden naar verschillende bestemmingen.⁴⁵

Voor 1914 boden de meeste grote Europese rederijen cruises aan gedurende een deel van het jaar. Dit waren meerdaagse cruises naar bepaalde bestemmingen, maar ook reizen rond de wereld. In de beginperiode lieten de rederijen de organisatie (dat wil zeggen het plaatsen van advertenties, het boeken van passagiers en het organiseren van excursies op land) over aan gespecialiseerde reisorganisatoren, zoals de Britse bedrijven Thomas Cook & Son en Bartlett & Catrow of de Amerikaanse ondernemingen van Frank C. Clark en Raymond & Whitcomb.⁴⁶ Deze reisorganisatoren charterden het schip voor een bepaalde reis of tijdsduur, terwijl de rederij de bemanning en het schip leverde. Naarmate de rederijen meer ervaring kregen, namen ze meer onderdelen van de organisatie van de cruises voor hun rekening.

De korte, maar hevige economische crisis rond 1920, het gevolg van een overcapaciteit aan scheepsruimte, leidde ertoe dat meer schepen werden ingezet voor cruises. Vanaf 1924 werden bovendien nieuwe wetten in de Verenigde Staten

van kracht, gebaseerd op een quotastelsel, waardoor de aantallen immigranten die per land werden toegelaten sterk daalden. In 1924 werden in totaal nog ruim 700.000 emigranten toegelaten, maar in 1925 was dat aantal gedaald naar minder dan 300.000 en dat getal zou verder dalen (zie voor de HAL: figuur 2). Het was duidelijk dat de periode van de grote emigratie, de voornaamste bestaansreden van de rederijen, voorbij was. Om de weggevalen inkomsten te compenseren begonnen de rederijen daarom meer cruises aan te bieden. Zij profiteerden daarbij van een algemene toename van het toerisme in de jaren twintig. In 1920 reisden bijvoorbeeld bijna 200.000 Amerikanen naar Europa en in 1930 zelfs 359.000.⁴⁷ Veel Amerikaanse toeristen wilden de slagvelden van de Eerste Wereldoorlog met eigen ogen zien. Anderen gingen om de graven van gesneuvelde familieleden te bezoeken. Na de Tweede Wereldoorlog herhaalde zich een dergelijke explosie van 'oorlogstoerisme'.

De 'tourist graze' van de jaren twintig werd afgeremd door het begin van de economische crisis van de jaren dertig, terwijl na 1935 de toenemende oorlogsdreiging in Europa tot een verdere daling van het toerisme leidde.⁴⁸ Amerikanen gaven er de voorkeur aan in hun eigen omgeving te blijven, zoals cruises naar de Caraïben. Zij zagen in de cruise een uitstekende mogelijkheid om het verbod op alcohol (de Prohibition duurde van 1920 tot 1933) te omzeilen. De korte 'booze cruise' werd een groot succes en was tevens een goede leerschool voor West-Europese rederijen om voor grotere groepen passagiers cruises te organiseren. Amerikaanse rederijen waren van ondergeschikte betekenis in het trans-Atlantische passagiersvervoer en bijgevolg ook in de cruisemarkt. Aan de Amerikaanse westkust opereerden wel enkele rederijen die ook cruises aanboden, zoals de Matson Line (Hawaii), Grace Line en Moore McCormick Line (beide Zuid-Amerika).

Terwijl de cruise voor 1914 nog nagenoeg het privilege was van de (zeer) rijken, ontwikkelde zich gedurende het interbellum een grote cruisemarkt voor de minder rijken. In tegen-

stelling tot Nederland, werden Groot-Brittannië en Duitsland, ondanks de economisch slechte periode, belangrijke markten voor de cruise-industrie. W.H. Mitchel and L.A. Sawyer constateren: '(...) practically every shipping company with liner tonnage to spare entered the cruising market at competitive fares so much so that the figure of 18,200 passengers embarked or disembarked at Britain's chief passenger port, Southampton in 1928 exploded to 70,000 in 1936.'⁴⁹ In de aanloop naar de Tweede Wereldoorlog trok het passagiersvervoer naar de Verenigde Staten aan, waardoor de inkomsten uit cruises voor de rederijen minder belangrijk werden. Na het uitbreken van de oorlog lagen de cruiseactiviteiten helemaal stil.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog ging meer dan de helft van de scheepstonnage in de wereld verloren.⁵⁰ Vooral de Duitse en Britse vloeten werden zwaar getroffen.⁵¹ Mede als gevolg hiervan zakte de cruisemarkt in deze landen, die voor 1940 nog tamelijk groot was, vrijwel geheel in elkaar. Pas vanaf de jaren tachtig ontstond hier weer een grote vraag naar zeecruises.⁵² In tegenstelling tot Europa, herstelde de Amerikaanse cruisemarkt zich na 1945 snel. Een belangrijke rol hierbij speelde de Tweede Wereldoorlog: 'World War II had created in the United States a substantial population who were motivated to travel overseas, and had the financial means to do so.'⁵³ De Verenigde Staten werd de grootste cruisemarkt voor de rederijen en dat is zo gebleven tot op de dag van vandaag: circa 80 procent van alle passagiers is Amerikaans.⁵⁴ Dat is opmerkelijk omdat Amerika niet als grote maritieme natie bekend staat.⁵⁵

In de jaren vijftig begonnen Europese rederijen met de reconstructie van hun vloot, waarbij zij werden geconfronteerd met een andere omgeving. Op de eerste plaats versnelde na 1945 het proces van dekolonisatie. De rederijen die hierdoor werden getroffen, zoals P&O in Groot-Brittannië en de Compagnie Maritime Belge (CMB) in België, moesten ander emplooi

zoeken voor hun passagiersschepen. In Nederland werden vooral de op Indonesië varende Koninklijke Rotterdamse Lloyd (KRL) en de Stoomvaart Maatschappij Nederland getroffen. De KRL zette in 1956 het vlaggenschip Willem Ruys (1947) in op de cruisevaart, maar de resultaten waren teleurstellend. Cruises organiseren was toch geheel iets anders dan passagiers vervoeren. In 1964 werd het schip verkocht aan de Italiaanse rederij Lauro Lines die het omdoopte tot Achille Lauro en inzette voor cruises op de Middellandse Zee.⁵⁶

Naast de dekolonisatie vormde het trans-Atlantische luchtverkeer een steeds grotere bedreiging voor de passagiersvaart.⁵⁷ In 1958 presenteerde de Amerikaanse vliegtuigbouwer Boeing de Jumbo Jet 707. Dit vliegtuig kon meer passagiers vervoeren, vloog sneller en was zuiniger met brandstof dan eerdere straalvliegtuigen. De luchtvaartmaatschappijen verlaagden de tarieven en introduceerden de Economy Class die 20 procent goedkoper was dan de in 1952 geïntroduceerde toeristenklasse.⁵⁸ Het effect was direct merkbaar: in 1958 werden meer passagiers per vliegtuig over de Atlantische oceaan vervoerd dan per schip. Tien jaar later was het marktaandeel van de rederijen gedaald naar zeven procent en de meeste scheepvaartmaatschappijen leden zware verliezen op de passagiersdienst.⁵⁹ De Boeing 747, in 1969 in gebruik genomen, gaf de nekslag aan de passagiersvaart. De rederijen gingen hun passagiersschepen nu helemaal inzetten voor de cruisevaart. Cunard Line bracht in 1970 en 1971 twee schepen in de vaart voor cruises: de *Ambassador* en de *Adventurer*, later vervangen door de *Cunard Countess* en *Cunard Princess*. Andere rederijen konden of wilden niet investeren in cruiseschepen en verkochten de passagiersdivisie, zoals de Franse CGM, de Belgische CMB en de Duitse NDL.

In de jaren tachtig en negentig werd cruisen 'big business'. Het aantal cruise-passagiers steeg van 2 miljoen in 1980 naar 8 miljoen in 2000.⁶⁰ In de periode 1988 en 1998 steeg het aantal cruiseschepen van 97 naar 129, terwijl tussen 1999 en

2001 nog eens 40 nieuwe cruiseschepen te water werden gelaten.⁶¹ Door de explosief toenemende vraag werden er ook steeds grotere en luxueuzere schepen gebouwd. Een cruiseschip uit de eerste generatie uit de jaren zeventig mat tussen de 10.000 en 20.000 bruto register ton (BRT) en bood plaats aan 200 tot 300 passagiers, zoals bijvoorbeeld de *Cunard Adventurer* (14.155 BRT). De *Carnival Tropicale*, in 1981 gebouwd, mat al 22.919 BRT en kon 1.400 toeristen meenemen. De derde generatie cruiseschepen bood plaats aan meer dan 2.000 passagiers, zoals bijvoorbeeld de in 1992 gebouwde *Majesty of the Seas* (73.937 BRT). Schepen uit de vierde generatie doorbraken de 100.000 BRT grens en konden (veel) meer dan 2.500 passagiers meenemen, zoals de *Grand Princess* (1998, capaciteit 2.600 passagiers) en de *Carnival Destiny* (1996, capaciteit 3.360 passagiers).

De schepen werden niet alleen groter, maar ook steeds duurder door met name de uitgaven aan het interieur en de vele voorzieningen aan boord. Dat dwong reders het cruisen sterk bedrijfsmatig aan te pakken, zodanig dat gesproken wordt over een 'McDisneyization' en 'McDonaldization' van de cruisemarkt. Cruises werden in hoge mate calculeerbaar, efficiënt, voorspelbaar en gecontroleerd.⁶² Een voorbeeld is het gebruik van 'debit cards', waarmee de passagiers aan boord voor al hun consumpties betalen. Een consumptie wordt direct doorberekend ten laste van de credit card van de passagier. Dit systeem maakt het onnodig om met verschillende valuta om te gaan en voorkomt fraude door personeel.

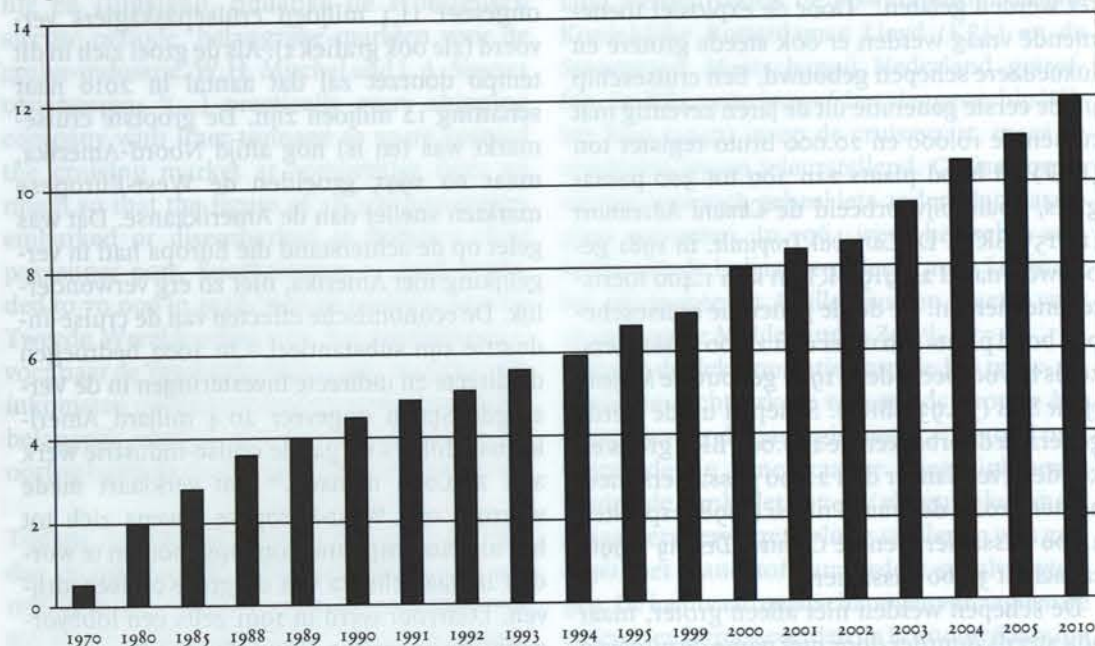
Een cruise roept nog vaak het beeld op van een rijke, oudere Amerikaanse die een groot deel van het jaar aan boord verblijft en veelal steeds opnieuw reist met dezelfde maatschappij en zelfs hetzelfde schip. De Amerikaanse brancheorganisatie Cruise Lines International Association (CLIA) noemt hen 'ships buffs'. Zij vormen ongeveer elf procent van alle cruise-passagiers.⁶³ Dit traditionele beeld van de cruise-passagier is niet langer juist, want tussen 1995 en 1999 was 30 procent van de passagiers jonger dan 40 jaar.⁶⁴

Naar (voorlopige) schatting werden in 2005 ongeveer 11,1 miljoen cruise-passagiers vervoerd (zie ook grafiek 1). Als de groei zich in dit tempo doorzet zal dat aantal in 2010 naar schatting 12 miljoen zijn. De grootste cruisemarkt was (en is) nog altijd Noord-Amerika, maar na 1995 groeiden de West-Europese markten sneller dan de Amerikaanse. Dat was gelet op de achterstand die Europa had in vergelijking met Amerika, niet zo erg verwonderlijk. De economische effecten van de cruise-industrie zijn substantieel.⁶⁵ In 2002 bedroegen de directe en indirecte investeringen in de Verenigde Staten ongeveer 20,4 miljard Amerikaanse dollars en gaf de cruise-industrie werk aan 280.000 mensen.⁶⁶ Dat verklaart mede waarom veel West-Europese havens zich tot het uiterste inspannen om opgenomen te worden in vaarschema van de grote cruisebedrijven. Daarvoor werd in 1991 zelfs een lobbyorganisatie opgericht: Cruise Europe.⁶⁷

Aan het einde van de twintigste eeuw werd de cruisemarkt gedomineerd door vijf grote bedrijven: Carnival Cruise Lines (CCL), Royal Caribbean Cruises (voorheen RCCL), P&O Cruises, Norwegian Cruise Lines (NCL) en Star Cruises. De noodzaak tot schaalvergroting en de stevige concurrentie leidden tot een nieuwe golf van overnames en fusies. Royal Caribbean Cruises fuseerde in 1997 met het in 1989 opgerichte Celebrity Cruises. In maart 2000 nam Star Cruises, eigendom van de Maleisische Genting Group, Norwegian Cruise Lines over, terwijl CCL in 2003 de grote concurrent P&O Cruises inlijfde.⁶⁸ In 2004 bleven er zodoende nog maar drie grote cruisebedrijven over en een verdere concentratie valt zeker niet uit te sluiten. Het marktaandeel van CCL was in dat jaar ongeveer 45 procent, Royal Caribbean Cruises had 21 procent en Star Cruises 10 procent.⁶⁹

Naast deze zeer grote bedrijven bestonden er nog vele tientallen kleinere cruisebedrijven.⁷⁰ Sommige van deze cruisebedrijven overleefden door zich te richten op specifieke marktsegmenten. Renaissance Cruises bood bijvoorbeeld cruises aan voor alleen volwassenen, terwijl Saga

Grafiek 1 Aantal cruisepassagiers, 1970-2010 (x miljoen) (2010: schatting)



Bron: G.P. Wild (International) Ltd., *Maritime Tourism to the year 2000* (Haywards Heath 1995) 13; Christian Schäfer, *Kreuzfahrten. Die touristische Eroberung der Ozeane* (Erlangen-Nürnberg, 1998) 311; Peter Wild and John Dearing, 'Development of and prospect for cruising in Europe', *Maritime Policy & Management* 27:4 (2000) 315-333; United Nations Environment Programme (UNEP), *Industry as a partner for sustainable development: Tourism* (Paris 2002).

Cruises '50-plus' cruises organiseerde. Ook kwamen er cruises voor alleenstaanden, homoseksuelen en niet-rokers.⁷¹ Er bestaat daarom tegenwoordig een ongekende variëteit aan soorten zeecruises, met verschillen in prijs, duur en bestemming. Vakantiegangers die voor het eerst een cruise willen maken worden hierdoor overvloedig. Als gevolg hiervan spelen reisagenten nog een belangrijke rol: ongeveer 90 procent van de cruises wordt via hen geboekt.⁷²

B. Dickinson en A. Vladimir verdelen de rederijen in de cruise-industrie in vijf segmenten: 'budget' (zoals Commodore Cruise Line, easyCruise), 'contemporary' (CCL), 'premium' (Princess Cruises, HAL), 'specialty' (Windstar Cruises) en 'luxury' (Cunard, Seabourn Cruises).⁷³ Het meest luxe cruiseschip, de *World*, eigendom van de hotelketen ResidenSea Ltd., bood luxe suites met balkon te koop aan voor circa 2 mil-

joen Amerikaanse dollars, met 60.000 tot 240.000 dollars voor het jaarlijkse onderhoud. Eigenaren konden daarmee het hele jaar door cruisen.⁷⁴ Voor het goedkope segment bood de 'serial entrepreneur' Stelios Haji-Ioannou, oprichter van easyGroup (van onder andere easyJet en easyMobile), vanaf 2005 een nieuw concept: de easyCruise. Met een geheel oranje geschilderde tweedehands cruise ferry, werden havens aan de Middellandse Zee aangedaan. Hierbij werd het vaarschema van de traditionele cruise omgekeerd: 's nachts lag het schip in de haven, overdag werd gevaren. Aan boord was slechts een bar, dus de passagiers moesten zelf vermaak en voedsel zoeken in de steden. In 2010 hoopt Stelios tien cruiseschepen te hebben.⁷⁵

Naar verwachting zal de segmentatie van de cruisemarkt doorgaan, waarbij niet alleen leef-

tijd, inkomensklasse, opleidingsniveau, levensfase of levensstijl een rol spelen, maar bijvoorbeeld ook etniciteit.⁷⁶ Hypersegmentatie staat echter op gespannen voet met het streven naar schaalvoordelen. Als reactie op de stijgende vraag naar cruises werden, zoals we eerder hebben gezien, steeds grotere schepen gebouwd.⁷⁷ In 2004 was de *Queen Mary 2* van de Cunard Line, ook een dochterbedrijf van CCL, het grootste cruiseschip dat in de vaart was. Dit schip van ongeveer 150.000 BRT, kan 2.620 passagiers meenemen en heeft een bemanning van circa 1.500.⁷⁸ Concurrent RCCL wilde daarvoor niet onderdoen en bestelde twee schepen van 160.000 BRT bij de Zweedse scheepswerf Kvarner Masa, die volgens plan in 2007 in de vaart zullen zijn. Ondanks de groeiende grootte van de schepen daalde de zogeheten 'guest-to-space' verhouding: er kwam minder ruimte per passagier. Ervaren cruisers meden daarom steeds vaker deze mega-cruiseschepen en gaven de voorkeur aan kleinere en minder luxueuze schepen uit de jaren '70 en '80. Deze boden nog een 'echte cruise ervaring'.⁷⁹ Sommige cruisebedrijven hebben daarop gereageerd door ook enkele kleinere cruiseschepen in de vaart te brengen. Princess Cruises, een dochter van CCL, bezit bijvoorbeeld twee schepen in de 30.000 BRT klasse, *Tahitian Princess* en *Pacific Princess*, die elk een capaciteit hebben van 'maar' 680 passagiers.⁸⁰

In de nabije toekomst zal de cruise-industrie worden geconfronteerd met verschillende problemen, naast normale gevaren als natuurrampen, 'freak waves' en brand aan boord.⁸¹ Hiertoe behoren de toenemende druk op het milieu, congestie in populaire bestemmingen, gezondheidsproblemen aan boord en de toenemende mogelijkheid van terroristische aanslagen. Ook de kans op piraterij zal toenemen, vooral langs de Afrikaanse kust en in Zuid-Oost Azië.⁸² De vergrijzing van de bevolking (ook in groeiemarkt Europa) vormt vooral een probleem voor de cruisebedrijven die zich richten op de grote massa, zoals CCL. Carnival Corporation, de houdstermaatschappij waartoe CCL

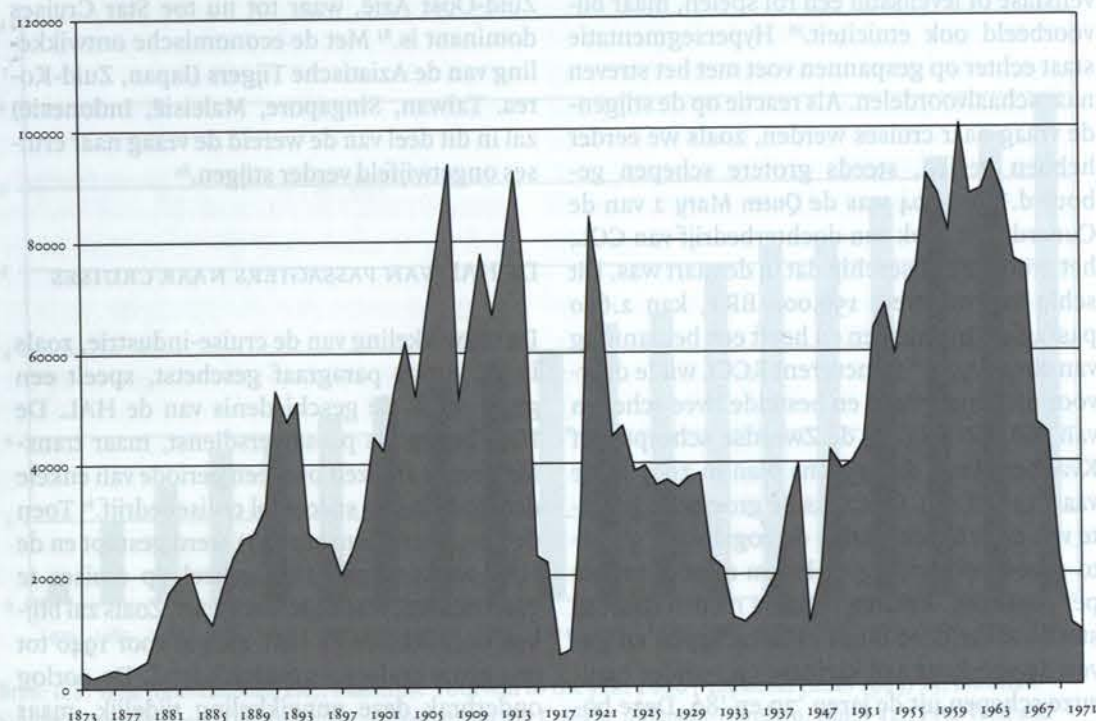
behoort, ziet vooral groeimogelijkheden in Zuid-Oost Azië, waar tot nu toe Star Cruises dominant is.⁸³ Met de economische ontwikkeling van de Aziatische Tijgers (Japan, Zuid-Korea, Taiwan, Singapore, Maleisië, Indonesië) zal in dit deel van de wereld de vraag naar cruises ongetwijfeld verder stijgen.⁸⁴

DE HAL: VAN PASSAGIERS NAAR CRUISES

De ontwikkeling van de cruise-industrie, zoals in de vorige paragraaf geschetst, speelt een grote rol in de geschiedenis van de HAL. De HAL begon als passagiersdienst, maar transformeerde zichzelf over een periode van enkele decennia in een succesvol cruisebedrijf.⁸⁵ Toen de passagiersdienst in 1971 werd gestopt en de HAL aankondigde zich geheel op cruises te gaan richten, was de schok groot. Zoals zal blijken ontwikkelde de HAL zich al voor 1940 tot een grote cruisevaartmaatschappij. De oorlog onderbrak deze ontwikkeling tijdelijk, maar vanaf de jaren zestig richtte de HAL zich, wat betreft het passagierstransport, steeds sterker op de cruises.

De geschiedenis van de HAL begint in 1871 toen in Rotterdam de Commanditaire Vennootschap Plate, Reuchlin & Co. werd opgericht voor het vervoer van emigranten.⁸⁶ Een jaar later werd deze onderneming omgevormd tot de Naamloze Vennootschap Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij (NASM).⁸⁷ Naast het vervoer van passagiers, ontwikkelde de HAL, zoals de andere rederijen, ook de vrachtaart. De vrachtvloot, waarvan de scheepsnamen eindigden op 'dijk' in plaats van 'dam', zou in aantallen en tonnage de passagiersvloot overtreffen. Zoals bij de andere lijndiensten op de Atlantische Oceaan, werd de passagiersdienst gezien als de kernactiviteit van de onderneming, die ook in belangrijke mate bijdroeg aan de naamsbekendheid en reputatie van de HAL. In de eerste 25 jaar vervoerde de HAL ongeveer 400.000 emigranten en circa 96.000 kajuitpassagiers. Tot aan 1914

Grafiek 2 Vervoerde aantallen passagiers door de HAL (1872-1971)*



Bron: A.D. Wentholt, HAL Statistische gegevens en aanvullende aantekeningen op het boek (deel I: Statistische gegevens) (Rotterdam 1973).

* Inclusief Gulfdienst, NPCL en Australiëdienst, exclusief cruisers.

zou de HAL in totaal 1,5 miljoen passagiers vervoeren (zie grafiek 2).

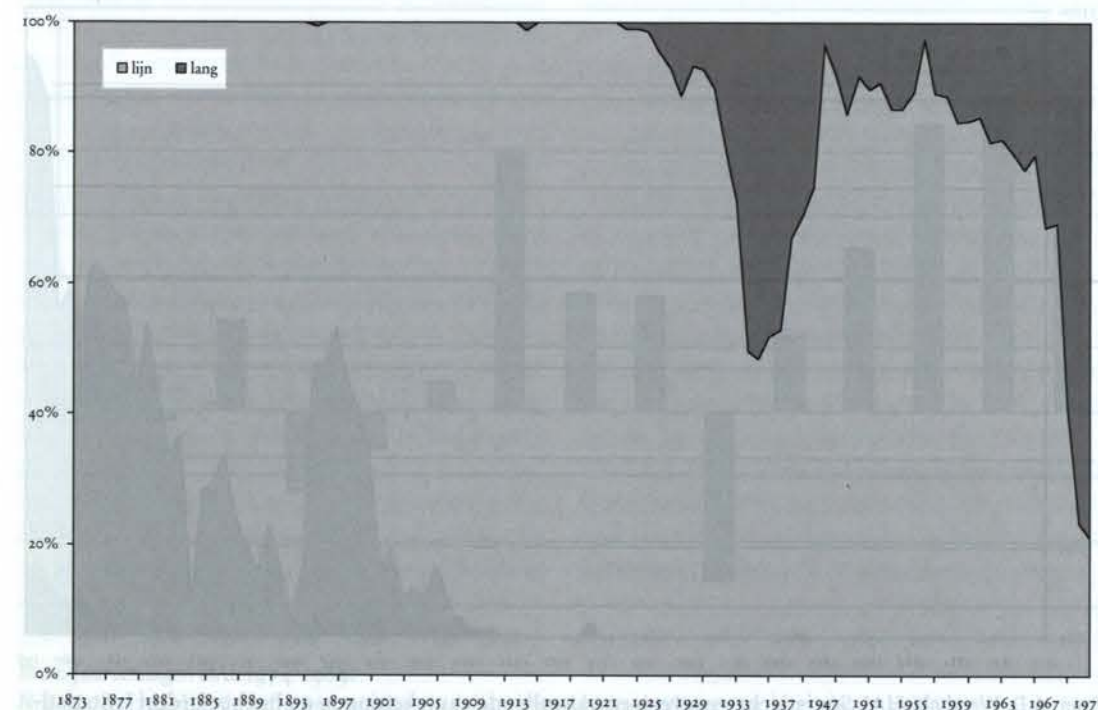
De eerste decennia waren voor de HAL, ondanks stijgende aantallen passagiers, niet erg winstgevend: in de eerste 25 jaar werd gemiddeld maar 2,3 procent dividend uitgekeerd aan de aandeelhouders. Een deel van de verklaring hiervoor moet worden gezocht in de, hiervoor al genoemde, grote concurrentie in het trans-Atlantische vervoer waardoor de passagietarieven laag bleven. Mede daarom sloot de HAL zich, zoals we hebben gezien, in 1892 aan bij het kartel van rederijen op de Atlantische oceaan. Een gevolg was wel dat de HAL moest gaan investeren in steeds snellere, luxere schepen en daarmee ook duurdere passagiersschepen.

Door de zwakke financiële positie voor 1914 kwam de HAL via de grootaandeelhouder, de Schotse scheepswerf Harland & Wolff, in han-

den van de International Mercantile Marine Company (IMMCo).⁸⁸ De IMMCo was een Amerikaanse rederij die financieel gesteund werd door de bankier J.P. Morgan. De IMMCo wilde het Britse overwicht op de trans-Atlantische vaart breken en kocht daartoe verschillende Europese rederijen en scheepswerven op. De IMMCo was geen succes en al voor 1914 begon de aftakeling van het bedrijf om uiteindelijk in de jaren dertig op te gaan in United States Line. Eerder, tijdens de Eerste Wereldoorlog, had de HAL weer de aandelen en daarmee haar zelfstandigheid teruggekocht.⁸⁹

De HAL was, in vergelijking met Britse en Duitse rederijen, een laatkomer in de cruise-industrie. In 1895 werd voor het eerst een korte excursie georganiseerd naar Kopenhagen naar aanleiding van de opening van het Keizer Wilhelm-kanaal. Daarna bleef het stil. De directie

Grafiek 3 Aandeel in lijn- en cruisevaart (%) (1873-1971)



Bron: A.D. Wentholt, HAL Statistische gegevens en aanvullende aantekeningen op het boek (deel I: Statistische gegevens) (Rotterdam 1973).

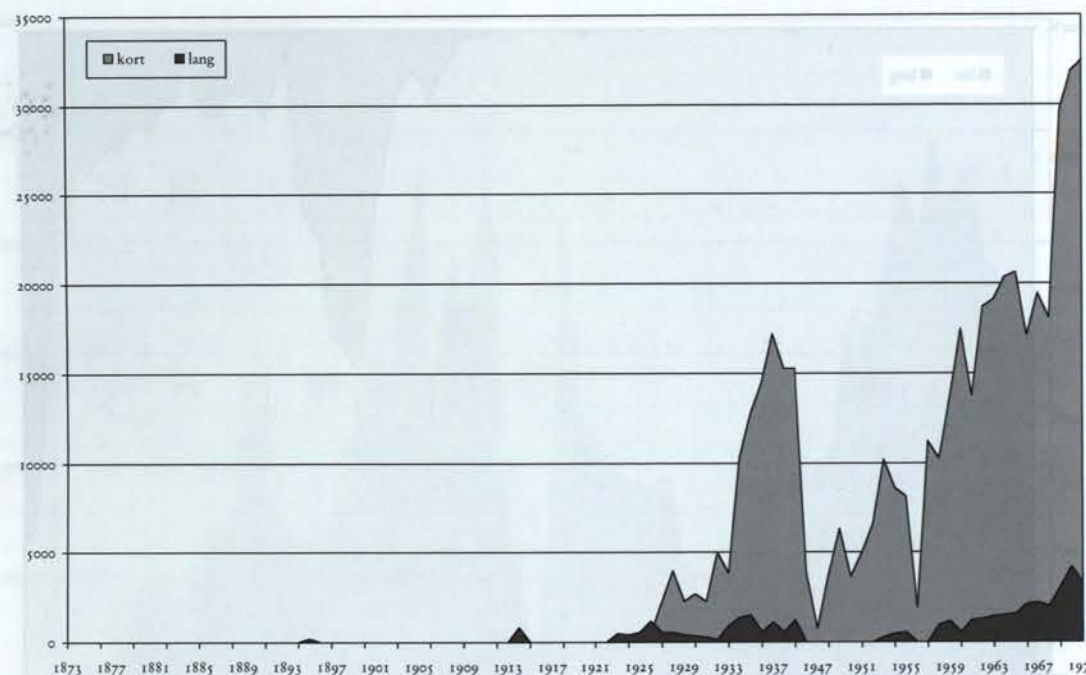
vond de schepen van onvoldoende kwaliteit om langdurige cruises te organiseren. Ook achtte de directie concurrentie met andere rederijen onhaalbaar omdat deze veel luxere schepen in de vaart hadden.⁹⁰ In februari 1914, na het in de vaart komen van de Rotterdam (IV), werd voor het eerst een cruise van New York naar het Heilige Land georganiseerd. Hiervoor maakte de HAL gebruik van de diensten van de Amerikaanse reisorganisator Frank Clark.⁹¹ Vanaf 1926 werden ook cruises aangeboden vanuit New York naar de Caribische Zee.⁹² De Statendam (III), in 1929 in de vaart gekomen, en de Nieuw Amsterdam (III), in 1938 te water gelaten, waren zeer populair bij Amerikaanse toeristen. Mede dankzij deze schepen werd de HAL voor 1940 één van de belangrijkste Europese rederijen die vanuit New York cruises organiseerde.⁹³

De gedenkboeken over de geschiedenis van de HAL leggen de nadruk vooral op de passagiers-

vaart, waardoor de cruisevaart voor 1940 slechts zijdelings aan bod komt. Een nader onderzoek van de cijfers van door A.D. Wentholt voor het gedenkboek van 1973 verzamelde cijfers, maakt duidelijk dat het cruisebedrijf voor 1940 een behoorlijke omvang had (zie grafiek 3 en 4).⁹⁴ Tussen 1934 en 1939 werden in de lijndienst 133.881 passagiers vervoerd, terwijl in dezelfde periode 91.542 cruisers in New York aan boord stapten. In sommige jaren werden zelfs meer cruise-passagiers geboekt dan gewone passagiers.

De jaarverslagen van de HAL maken het helaas niet mogelijk om de inkomsten uit cruises (of de vrachtaart) te berekenen, maar uit de aantallen kan worden opgemaakt dat het cruisebedrijf voor de oorlog een zeer belangrijk was. De inkomsten uit de cruises voorkwamen wellicht zelfs een faillissement van de HAL in de jaren dertig. Misschien heeft de vrachtaart daaraan ook een bijdrage geleverd, maar gelet

Grafiek 4 Aantallen cruise-passagiers HAL: lange cruises (>30 dagen) en korte cruises (<30 dagen) (1873-1971)



Bron: A.D. Wentholt, HAL Statistische gegevens en aanvullende aantekeningen op het boek (deel I: Statistische gegevens) (Rotterdam 1973).

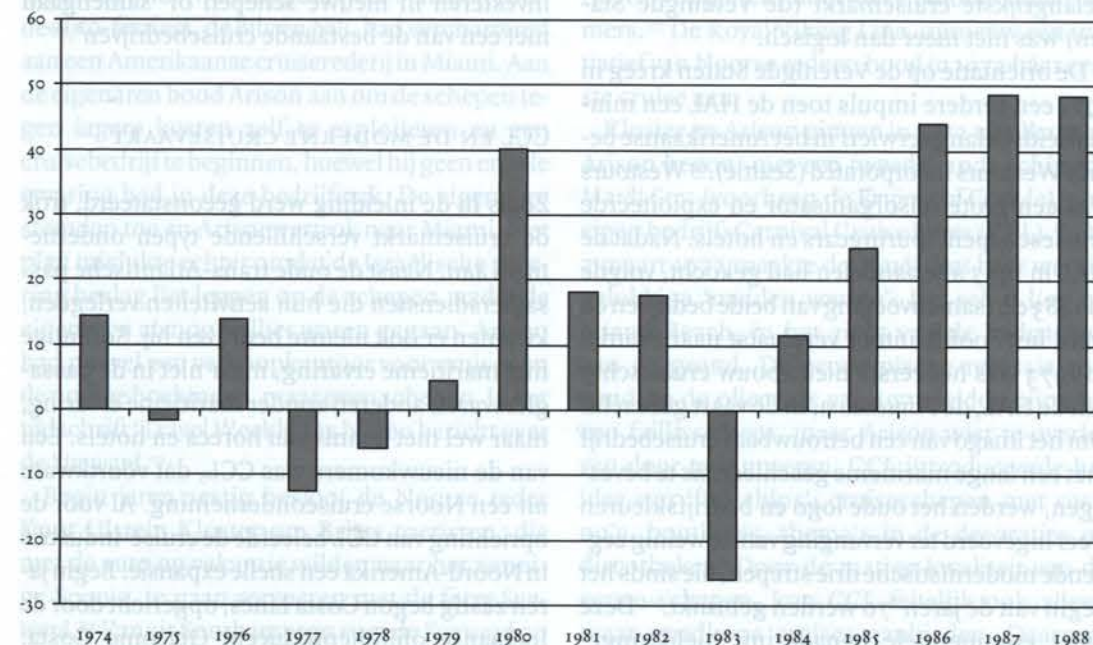
op de lage tarieven tijdens de crisisperiode en het opleggen van vele vrachtschepen is dat hoogst onwaarschijnlijk. Door op een, achteraf gezien, ongelukkig gekozen moment een grote lening af te sluiten en de economische malaise na 1929, kwam de HAL na 1931 diep in de rode cijfers.⁹⁵ Een ingrijpende reorganisatie was onvermijdelijk, waarbij zelfs even werd overwogen om de lijndienst op New York geheel te staken. In het jaarverslag van 1934 constateerde de directie echter dat met twee schepen van het type Statendam, de lijndienst naar verwachting wel op economisch verantwoorde wijze kon worden voortgezet.⁹⁶

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden vanuit New York nog enkele korte cruises georganiseerd, maar al snel werd dat te gevaarlijk. De meeste passagiersschepen werden bovendien ingezet voor de troepentransporten. Gedurende de Tweede Wereldoorlog werd nagedacht over de toekomst van de passagiersdienst. De con-

clusie werd getrokken dat snelle schepen in de toekomst niet zouden kunnen concurreren met vliegtuigen. 'De zeer snelle reuzeschepen als Queen Elizabeth, Normandie, Queen Mary zullen sterk de dupe worden van het snelle vliegverkeer en het lijkt een dwaasheid thans nieuwe 30-mijls passagiersschepen voor deze vaart te willen bouwen.'⁹⁷ Groepen reizigers die veel waarde hechtten aan snelheid, zoals zakenlieden, zouden ongetwijfeld voor het vliegtuig kiezen. Nieuw te bouwen schepen moesten zich meer gaan richten op toeristen: mensen die voor hun plezier reisden en voor wie een overtocht per schip al een deel was van hun vakantie. 'Immers de gemiddelde Amerikaansche en Europeesche toerist beschouwt de zeereis niet als "straf", doch als een ontspanning. Voor menig Amerikaan is de zeereis van zijn geheele Europeesche reis één der hoogtepunten.'⁹⁸

Voor de HAL betekende dit dat nieuwe passagiersschepen, nog meer dan voor 1940 het geval

Grafiek 5 Netto resultaat HAL in Amerikaanse dollars



Bron: Jaarverslagen HAL 1974-1989.

N.B. Na 1977 werden de bedragen nog alleen in dollars vermeld (omrekenkoers voor 1977 circa 2,55).

was, bestemd werden voor het vervoer van toeristen. De Ryndam (II) (1951) en de Maasdam (IV) (1952) kenden slechts twee klassen. Voor het eerst in de geschiedenis van de trans-Atlantische vaart waren de beste dekken (promenade, hoofdek, A en B) in gebruik voor toeristen.⁹⁹ Ook de Statendam (IV) (1957) en het nieuwe vlaggenschip Rotterdam (V) (1959) waren gebouwd met het oog op het toerisme. Dit was bijvoorbeeld zichtbaar in het interieur, de indeling in klassen en speciale voorzieningen, zoals in de Rotterdam (V) de 'trick stairways'.¹⁰⁰

De opbloei van de passagiersvaart na 1945 bleek achteraf niet meer dan een tijdelijke zaak te zijn, maar dat gold niet voor het aantal cruisers. Tussen 1950 en 1965 groeide het aantal cruisers op schepen van de HAL van 3.618 naar 22.238. Daarom werd besloten om vanaf 1964 ook de Amerikaanse westkust in het programma op te nemen. In de Amerikaanse cruisemarkt was de HAL intussen een behoorlijk belangrijke onderneming geworden, met in 1965 een

marktaandeel van 20 procent.¹⁰¹ De concurrentie nam echter snel toe en omdat er steeds minder passagiers waren in de lijndienst, werd de Statendam (IV) vanaf 1965 enkel nog gebruikt voor cruises. In 1969 gebeurde dat ook met de Rotterdam (V), nadat het schip eerst een grote opknappbeurt had gekregen. Om de stijgende loonkosten te drukken werd bedienend personeel uit Indonesië aangesteld. De HAL ontwikkelde zich ook aan wal steeds meer tot een toeristenbedrijf door overnames van reisorganisatoren, touringcarbedrijven en hotelketens.

Ondanks de grotere bijdrage van de cruises liet het jaarverslag over 1967 een verlies zien van 19 miljoen gulden. Het organisatieadviesbureau McKinsey werd ingeschakeld voor een noodzakelijke reorganisatie. Mede op advies van McKinsey werd de lijndienst Rotterdam-New York in september 1971 gestaakt en in 1975 werd ook de gehele vrachtdienst verkocht.¹⁰² Alleen de divisie Toerisme bleef over: de HAL richtte zich voortaan op de cruisevaart.

De verplaatsing van het hoofdkantoor naar de belangrijkste cruisemarkt (de Verenigde Staten) was niet meer dan logisch.

De oriëntatie op de Verenigde Staten kreeg in 1971 een verdere impuls toen de HAL een minderheidsbelang verwierf in het Amerikaanse bedrijf Westours Incorporated (Seattle).¹⁰³ Westours was een grote reisorganisator en exploiteerde cruiseschepen, touringcars en hotels. Nadat de HAL in 1977 alle aandelen had gekocht, volgde in 1983 een samenvoeging van beide bedrijven en werd het hoofdkantoor verplaatst naar Seattle. In 1973 was het eerste nieuwbouw cruiseschip van de HAL, de *Prinsendam*, in de vaart gebracht. Om het imago van een betrouwbaar cruisebedrijf met een lange maritieme geschiedenis te bevestigen, werden het oude logo en bedrijfskleuren weer ingevoerd ter vervanging van de weinig zeggende modernistische drie strepen, die sinds het begin van de jaren '70 werden gebruikt.¹⁰⁴ Deze meer commerciële benadering hield ongetwijfeld verband met de komst van een nieuwe directeur: A.K. 'Kirk' Lanterman, voorheen werkzaam bij Westours. Tot 2004 zou Lanterman president-directeur blijven bij de HAL.¹⁰⁵

Om de positie in de toeristenindustrie te versterken werden belangen genomen in andere bedrijven. Soms werden ondernemingen opgekocht, zoals in 1988 het bedrijf Windstar Sail Cruises. De concentratie op cruises maakte van de HAL weer een zeer winstgevend bedrijf. Door de te late oplevering van de *Nieuw Amsterdam* (III) werd in 1983 nog een verlies geleden van 26 miljoen dollar, maar daarna verbeterden de resultaten sterk. De winst steeg van 11,6 miljoen Amerikaanse dollars in 1984, naar 48,54 miljoen dollar in 1988 (zie grafiek 5).¹⁰⁶ Dat maakte van de HAL echter ook een aantrekkelijke overnamekandidaat.

De directie was, zo blijkt uit het jaarverslag van 1989, tot de conclusie gekomen dat een zelfstandig voortbestaan niet mogelijk was. Dat hield verband met de grote veranderingen in de cruisemarkt sinds het begin van de jaren tachtig, zoals een verdere schaalvergroting en de noodzaak van steeds luxere en duurdere sche-

pen. Om te overleven moest de HAL of zelf flink investeren in nieuwe schepen of 'samengaan met een van de bestaande cruisebedrijven'.¹⁰⁷

CCL EN DE MODERNE CRUISEVAART

Zoals in de inleiding werd geconstateerd, trok de cruisemarkt verschillende typen ondernemers aan. Naast de oude trans-Atlantische passagiersdiensten die hun activiteiten verlegden, kwamen er ook nieuwe bedrijven bij. Sommige met maritieme ervaring, maar niet in de passagiersvaart, anderen zonder maritieme ervaring, maar wel met kennis van horeca en hotels. Een van de nieuwkomers was CCL, dat voortkwam uit een Noorse cruiseonderneming. Al voor de oprichting van CCL beleefde de cruise-industrie in Noord-Amerika een snelle expansie. Begin jaren zestig begon Costa Lines, opgericht door de Italiaanse olijfolieproducent Giacomo Costa, met het aanbieden van cruises naar de Caribische Zee. In 1965 werd Princess Cruises opgericht door een in Seattle wonende Canadese zakenman: Stanley B. McDonald. De rederij kreeg, zoals we hebben gezien, na 1977 grote bekendheid met de televisieserie *The Love Boat*, waarmee het overigens nog altijd reclame maakt.¹⁰⁸

Terwijl de HAL bezig was met te verhuizen naar de Verenigde Staten, werd in de Amerikaanse stad Miami de basis gelegd voor wat tegenwoordig het grootste cruisebedrijf ter wereld is: Carnival Corporation, de houdstermaatschappij van CCL. Over de geschiedenis van de onderneming en de oprichter is weinig bekend: er bestaat geen officiële bedrijfsgeschiedenis.¹⁰⁹ De oprichter van CCL was Ted Arison (1924-1999), zoon van een in Israël geboren reder. Arison nam het bedrijf van zijn vader over, maar verkocht het in de jaren vijftig om een eigen scheepvaartonderneming op richten. Hierbij maakte hij gebruik van 'goedkope vlaggen' (Flags of Convenience).¹¹⁰ In 1954 verkocht Arison de rederij en begon, met niet veel succes, een nieuw bedrijf in de luchtvaartindustrie. In 1966 besloot hij te gaan genieten van een vroeg pensioen. Hij gaf dit plan

weer snel op om manager te worden bij een Israëlische onderneming, die twee schepen (beide auto-ferries), de *Bilu* en *Nili*, had vercharterd aan een Amerikaanse cruiserederij in Miami. Aan de eigenaren bood Arison aan om de schepen tegen lagere kosten zelf te exploiteren en een cruisebedrijf te beginnen, hoewel hij geen enkele ervaring had in deze bedrijfstak. De eigenaren stemden toe en Arison vertrok naar Miami. Het plan mislukte echter omdat de Israëlische regering beslag liet leggen op de schepen, nadat de eigenaren alsnog failliet waren gegaan. Arison had nu wel een verkoopkantoor voor cruises en de nodige boekingen, maar geen schepen. In het tijdschrift 'Travel Weekly' las hij een bericht over de *Sunward*.¹¹¹

Begin jaren zestig besloot de Noorse reder Knut Ulstein Kloster om Britse toeristen, die met de auto op vakantie wilden naar het zonnige Spanje, te gaan vervoeren met de ferry *Sunward*.¹¹² Vanuit Southampton voer de *Sunward* op Lissabon en Gibraltar. Nadat generaal Franco de grenzen had gesloten zette Kloster de *Sunward* in voor cruises vanuit Miami. Dit gebeurde nadat Arison hem had geïnformeerd over zijn probleem (wel boekingen, geen schip) en de mogelijkheid om samen een cruisebedrijf te beginnen. Arison Shipping Company en Kloster Rederi opereerden vanaf 1966 onder de naam Norwegian Caribbean Line (NCL, later: Norwegian Cruise Line).¹¹³ Vanuit Miami konden snel zonnige en warme bestemmingen worden bereikt, waardoor het in 1974 New York verdrong als belangrijkste passagiershaven van de Verenigde Staten.¹¹⁴ In december 1966 maakte de *Sunward* haar eerste reis. NCL bood korte cruises aan (drie tot vier dagen) en kende maar één klasse aan boord van de schepen. Verder bood NCL cruisers de mogelijkheid van strandvakanties op een eigen eiland in de Caraïben en werden populaire Broadway musicals aan boord opgevoerd.¹¹⁵ Voor 1972 werd de vloot van NCL uitgebreid met drie schepen.¹¹⁶ Het succes van NCL leidde tot veel navolging. In 1968 begon een Amerikaanse vastgoedondernemer en hotelier, Sandy Chobol, met Commodore Cruise Lines.

Een jaar later werd Royal Caribbean Cruise Lines (RCCL) opgericht door twee Noorse ondernemers.¹¹⁷ De Royal Viking Line, opnieuw een initiatief van Noorse reders, bood in 1972 haar eerste cruise aan.

Kloster en Arison gingen in 1972 uit elkaar en Arison begon, met een tweedehands schip, de *Mardi Gras* (voorheen de *Empress of Canada*), een eigen bedrijf: Carnival Cruise Lines (CCL).¹¹⁸ Op 7 maart 1972 maakte de *Mardi Gras* haar weinig gelukkige 'maiden voyage': het schip liep bij Miami Beach, in het zicht van de badgasten, aan de grond. De economische recessie volgend op de oliecrisis van 1973 leidde bijna tot een faillissement, maar Arison wist te overleven door te innoveren. CCL introduceerde het idee van 'fun ships': cruiseschepen met casino's, boutiques, thema's in de decoraties en discotheken. Door de matige kwaliteit van de eerste schepen, kon CCL feitelijk ook alleen maar goedkope cruises aanbieden. Daarmee trok Arison wel een nieuw marktsegment aan: jonge toeristen, veelal gezinnen, uit de middenklasse. Volgens Chr. Schäffer voltooide Arison hiermee de door Thomas Cook (zie paragraaf 1) begonnen 'democratisering van cruises'.¹¹⁹ Volgens L. Miller was het succes van CCL gebaseerd op de volgende factoren: een agressieve marketing, het verkopen van gecombineerde vlieg/cruise tickets, een groeiende reputatie in de lagere en goedkopere segmenten van de cruisemarkt, het cultiveren van een jeugdig imago en een toegewijde staf die wist te voorkomen dat het bedrijf negatief in het nieuws kwam.¹²⁰ In de tweede helft van de jaren zeventig breidde CCL de vloot uit met tot cruiseschip omgebouwde tweedehands passagiersschepen (in 1976 bijvoorbeeld met de *Carnivale*, voorheen *Empress of Britain*) en vanaf 1981 met een reeks nieuwbouw cruiseschepen. Door de snelle expansie was CCL in 1989 het tweede cruisebedrijf ter wereld.

In verband met de zeer hoge aanschaffkosten van de schepen, moesten de cruisebedrijven een beroep doen op de kapitaalmarkt. In juli 1987 kreeg CCL een notering aan de beurs van

New York en werd 20 procent van de aandelen verkocht. CCL gebruikte het geld om meer nieuwe schepen te laten bouwen, maar tevens om andere bedrijven over te nemen. In eerste instantie wilde CCL de grote concurrent RCCL overnemen, maar toen dat mislukte liet het bedrijf haar oog vallen op de HAL. De directie van de HAL stond, zoals we hebben gezien, positief tegenover een eventuele overname en ook de aandeelhouders gingen hiermee akkoord.

Op 17 januari 1989 nam CCL de HAL, inclusief alle dochterbedrijven, over voor een bedrag van 625 miljoen Amerikaanse dollars.¹²¹ Met de overname verwierf CCL tevens het exclusieve recht op het gebruik van de naam 'Holland America Line'. Door de overname kreeg CCL toegang tot een marktsegment waarin het zelf niet actief was: de luxe cruises voor de oudere en rijkere consument. De HAL bood ook cruises aan naar een bestemming waar CCL geen ervaring mee had, namelijk Alaska. Bovendien kon CCL gebruik maken van de kennis, ervaring en reputatie van de HAL. Critici van de overname waren bang dat de HAL zou worden 'Carnivalized', dat wil zeggen dat de cruises zouden gaan lijken op die van CCL.¹²² Dat dit niet gebeurde kwam omdat CCL, zoals we hieronder zullen zien, een bewuste portfoliostrategie had.

Na de overname van de HAL ging de expansie van CCL onverminderd door. De eigen vloot werd uitgebreid met nieuwe, grotere schepen. Ook werden andere cruisebedrijven overgenomen: Seabourn Cruise Line (1992), het Italiaanse Costa Cruises (1997) en de Britse Cunard Line (1998). Moeilijker was de overname van een andere Britse onderneming: P&O Cruises. P&O Cruises kwam voort uit de passagiers- en vrachtrederij P&O. Net als de HAL moest P&O in de jaren zeventig omschakelen en het koos ter vervanging van de reguliere passagiers ook voor de cruises. P&O Cruises was een dochteronderneming van het sterk gediversifieerde moederbedrijf P&O. Anders dan de HAL, bleef het moederbedrijf P&O volop actief in de vrachtaart (in 1996 fuseerde de vrachtdivisie

met Nedlloyd) en veel andere haven- en transport gerelateerde activiteiten.¹²³ In 1974 nam P&O Cruises het Amerikaanse Princess Cruises over en dit werd gevolgd door een fusie met Sitmar Cruises in 1988. Halverwege de jaren negentig werd het eerste nieuwbouw cruiseschip, de *Oriana* (69.000 BRT, 1.822 passagiers), in de vaart gebracht.

In november 2001 kondigden RCCL en P&O Cruises een fusie aan, maar een maand later plaatste CCL een vijandig bod door een hogere prijs te bieden voor aandelen P&O Cruises. Een hard gevecht volgde, waarbij P&O zich aanvankelijk krachtig verzette tegen een overname door CCL. Uiteindelijk kreeg CCL wat het wilde en op 17 april 2003 volgde de overname van P&O Cruises. De Amerikaanse kartelautoriteit (Federal Trade Commission) onderzocht de overname, maar besloot van acties af te zien, hoewel CCL een dominant marktaandeel kreeg.¹²⁴ Door de overname werd CCL het grootste cruisebedrijf ter wereld, met in 2005: 79 cruiseschepen (met orders voor 16 nieuwe schepen), een capaciteit van bijna 137.000 bedden en wereldwijd ongeveer 71.000 werknemers, waarvan 57.000 bemanningsleden. In 2005 boekten 6,8 miljoen passagiers een cruise bij één van de dochterbedrijven van Carnival Corporation. De omzet steeg van \$1,9 miljard in 1995 naar \$11 miljard in 2005, terwijl het netto-inkomen (inkomen na belastingen) in dezelfde periode steeg van \$451 miljoen naar \$2,2 miljard. Voor een belangrijk deel werd dit bereikt door gebruik te maken van schepen die varen onder de (goedkope) Panamese vlag.¹²⁵

Het succes van CCL is mede het resultaat van de gevolgde portfoliostrategie: het verzamelen van sterke merken.¹²⁶ Micky Arison, zoon van de oprichter en president-directeur (Chief Executive Officer) van Carnival Corporation, zei hierover in 2004: 'The value of each company is more than its name. Each brand needs its own unique history and unique future in order to be successful. Each company has its own true culture, which the customer expects to find. Separate organizations are in the best interest of the

Tabel 1 Portfolio van Carnival Corporation (2005)

Naam	Sterren ¹	Markt	Schepen	Capaciteit ²
Aida	4	Duitsland	4	5.378
Carnival	3	Amerika	21	47.820
Costa	2	Europa	10	17.262
Cunard	5	Europa/Amerika	2	4.410
HAL	4/5	Amerika	12	16.930
Ocean Village	3	Groot-Brittannië	1	1.578
P&O Cruises	4/5	Groot-Brittannië	5	8.844
P&O Australia	4	Australië	3	3.680
Princess Cruises	3/4	Amerika	14	29.152
Seabourn Cruises	4	Amerika	3	624

Bron: Carnival Corporation, Annual report 2005 (Miami 2006) 9.

1 Sterren gebaseerd op: Christian Schäfer, Kreuzfahrten. Die touristische Eroberung der Ozeane (Erlangen-Nürnberg, 1998).

2 De capaciteit wordt in de cruise-industrie berekend door per kajuit twee passagiers te tellen, ook al kunnen er meer in.

overall profitability of the group, and in the viability of each brand. Wherever we have reasonable scale, we let each brand stand on its own.'¹²⁷

Voor een succesvolle portfoliostrategie was het belangrijk dat de overgenomen cruisebedrijven actief waren in verschillende marktsegmenten, zodat ze zo min mogelijk met elkaar concurreerden (zie tabel 1). CCL was hierdoor in staat om allerlei soorten cruises aan te bieden tegen verschillende prijzen en kon zo de hele markt bestrijken. Om de verschillen tussen de bedrijven in de portfolio van CCL te accentueren werd een groot nieuwbouwprogramma gestart. De HAL werd geplaatst in het premiumsegment en de nieuwe schepen in de zogeheten 'Vista-class' moesten zorgen voor versterking van het merk 'Holland America Line'.¹²⁸ De overgenomen bedrijven functioneerden binnen de houdstermaatschappij Carnival Corporation tamelijk zelfstandig, ze hielden hun oorspronkelijke naam en bedrijfslogo en -kleuren. Grote investeringsbeslissingen, zoals het bestellen van nieuwe schepen, werden genomen door de Board of Directors van Carnival Corporation, waarin ook elke dochteronderneming was vertegenwoordigd.

CONCLUSIE

Sporen van (voorlopers van) cruises werden al voor de stoomvaart aangetroffen, maar de cruises ontwikkelden zich toch vooral na de komst van stoomschepen. Een belangrijke reden was de noodzaak om de grote investeringen in stoomschepen terug te verdienen. Het cruisebedrijf werd lange tijd gezien als een nevenactiviteit naast de feitelijke kernactiviteit: de passagiersvaart. Naarmate de schepen groter, luxueuzer en duurder werden, een gevolg van het verschuiven van de concurrentie op prijs naar product, nam het belang van cruises toe. Daarnaast bleek er, aanvankelijk vooral onder de rijken, een vraag te bestaan naar plezierreizen op zee. Specifieke gebeurtenissen, zoals het beperken van de immigratie naar de Verenigde Staten of de drooglegging, stimuleerden de verdere ontwikkeling van de cruise-industrie. Voor 1940 ontstond in de Verenigde Staten en West-Europa een grote cruisemarkt, echter niet in Nederland. Waarom dat niet gebeurde zou verder onderzocht kunnen worden.

Door de stijgende welvaart in de westerse landen na de Tweede Wereldoorlog werd het toerisme een belangrijke groeiemarkt die ook voor de rederijen aantrekkelijk was. Toen de lucht-

vaart de trans-Atlantische passagiersvaart bovendien onrendabel maakte, gingen de rederijen zich meer en meer richten op de cruisevaart. Dit betrof hoofdzakelijk de Noord-Amerikaanse markt. Sommige Europese passagiersrederijen ontwikkelden zich in de naoorlogse periode geheel tot cruiseonderneming en staakten de lijndienst, zoals bijvoorbeeld de HAL. De HAL profiteerde van haar al voor de oorlog opgebouwde reputatie in het hogere cruisesegment. De Noord-Amerikaanse cruisemarkt groeide hard in de jaren zestig en zeventig en dit trok veel nieuwe ondernemers aan, zoals NCL, RCCL en CCL. Zij introduceerden veel innovaties die het karakter van de cruise-industrie hebben veranderd. Door zich te richten op de lagere inkomensgroepen, jongeren en gezinnen maakten zij van de cruisevaart een massabedrijf en een van de snelst groeiende bedrijfstakken ter wereld.

De sterke concurrentie en de stijgende vraag dwongen rederijen tot voortdurende investeringen in nieuwe, comfortabelere en grotere schepen. Voor de financiering hiervan moest in toenemende mate een beroep worden gedaan op de kapitaalmarkt. Dat leidde in de jaren tachtig tot een concentratieproces met talloze overnames en fusies, waardoor uiteindelijk enkele grote cruisebedrijven overbleven. Een van die bedrijven is CCL dat vanaf 1989 een succesvolle portfoliostrategie volgde, waardoor men voor alle segmenten van de markt een cruise kon aanbieden. Hoewel de cruise-industrie nog verder zal groeien (naar verwachting vooral in West-Europa en Zuid-Oost Azië), dienen zich ook verschillende problemen aan waardoor een verdere expansie zal worden bemoeilijkt.

NOTEN

- 1 The Love Boat werd opgenomen aan boord van een schip van Princess Cruises. De serie werd anno 2000 nog in 93 landen uitgezonden. Zie voor de invloed op cruises: Adam Weaver, 'The McDonaldization thesis and cruise tourism' in: *Annals of Tourism Research* 32:2 (2005) 346-366. De Hollywoodfilms *Titanic* (1997) en *Pirates of the Caribbean: the curse of the Black Pearl* (2003) zorgden voor een nieuwe belang-

- stelling voor cruises naar de Caraïben. Zie hiervoor Richard Voase, 'Introduction: Tourism in Western Europe: a Context of Change' in: Richard Voase (ed.), *Tourism in Western Europe. A collection of Case Histories* (Wallingford 2002) 10-11.
- 2 Timothy S. Mescon and George S. Vozikis, 'The economic impact of tourism at the port of Miami' in: *Annals of Tourism Research* 12 (1985) 515-528 ('stiefkind': 519).
- 3 Malcolm Click, 'Representations of international tourism in the social sciences: sun, sea, sights, savings, and servility' in: *Annual Review of Anthropology* 18 (1989) 307-344. Voor de oliecrisis van 1973, kende het internationale toerisme een zeer sterke groei van gemiddeld tien procent per jaar in de jaren zestig. Met 'internationaal toerisme' wordt bedoeld het grensoverschrijdende toerisme. De United Nations Statistical Commission hanteert sinds 1993 als definitie van toerisme: 'Tourism comprises the activities of persons travelling to and staying in places outside their usual environment for not more than one consecutive year for leisure, business and other purposes'. Deze definitie dient vooral statistische doelen.
- 4 Voase, 'Introduction', 2.
- 5 Het onderzoek naar toerisme is wel multidisciplinair, maar niet interdisciplinair. Naast historici, doen vooral sociologen, antropologen, psychologen en economen onderzoek naar toerisme. John Towner, 'Approaches to tourism history' in: *Annals of Tourism Research* 15 (1988) 47-62; John Towner and Geoffrey Wall, 'History and Tourism' in: *Annals of Tourism Research* 18 (1991) 71-84; Click, 'Representations of international tourism', 307-344; Erik Cohen, 'The sociology of Tourism: Approaches, Issues, and Findings' in: *Annual Review of Sociology* 10 (1984) 373-392; Thomas Weiss, 'Tourism in America before World War II' in: *Journal of Economic History* 64:2 (June 2004) 280-327; Voase, 'Introduction', 10-11. Een algemeen literatuuroverzicht over het toerisme geven M. Thea Sinclair and M.J. Stabler, 'New Perspectives on the Tourism Industry' in: M. Thea Sinclair and M.J. Stabler, *The Tourism Industry. An International Analysis* (Wallingford 1991) 1-15.
- 6 Uitzonderingen zijn: Christian Schäfer, *Kreuzfahrten. Die touristische Eroberung der Ozeane* (Erlangen-Nürnberg 1998) en John Armstrong and David M. Williams, 'The Steamboat and popular tourism' in: *The Journal of Transport History* 26:1 (2004) 61-78. Recent verscheen Kristoffer A. Garin, *Devils on the Deep Blue Sea. The Dreams, Schemes and Showdowns that built America's Cruise-ship empires* (New York 2005). Dit boek gaat alleen over de Noord-Amerikaanse cruise markt en is vooral gebaseerd op interviews met direct betrokkenen. Algemene werken over de maritieme geschiedenis bevatten alleen fragmenten: Robert Gardiner (ed.), *The Advent of Steam. The Merchant Steamship before 1900* (London 1993); Robert Gardiner (ed.), *The Golden Age of Shipping. The Classic Merchant Ship 1900-1960* (London 1994).
- 7 Zie W.H. Miller, *The cruise ships* (London 1988) en Roger Cartwright and Clive Harvey, *Cruise Britannia. The story of the British cruise ship* (Brimscombe Port 2004).
- 8 P. Wild en J. Dearing geven de volgende definitie: '[...] any maritime based tour by fare paying guests onboard a vessel whose primary purpose is the carriage of passengers'. Peter Wild and John Dearing, 'Development of and prospect for cruising in Europe' in: *Maritime Policy & Management* 27:4 (2000) 319.
- 9 Bill Cormack, *A history of holidays 1812-1990* (London, 1998); Lynne Withey, *Grand tours and Cook's Tours. A history*

- of leisure travel 1750-1915 (New York 1997). Zie ook: Hartmut Berghoff, 'From Privilege to Commodity? Modern Tourism and the Rise of the Consumer Society' in: H. Berghoff et al., (eds.), *The Making of Modern Tourism, 1600-2000* (Basingstoke 2002) 159-180.
- 10 Volgens F. Inglis ontstonden vakanties '[...] from some time early in the second half of the eighteenth century'. Fred Inglis, *The delicious history of the holiday* (London and New York 2000) 1, 14-15. Zie ook József Böröcz, 'Travel-Capitalism: The Structure of Europe and the Advent of the Tourist' in: *Comparative Studies in Society and History* 34:4 (1992) 708-741.
- 11 Op de voet van de Sfinx van Cheops lieten toeristen graffiti achter. 'Ik, Lysa, slaaf van Publius Annus Plocannus, kwam hier in het jaar 35 van Caesar'. Loykie Lomine, 'Tourism in Augustan Society (44 BC-AD 69)' in: John K. Walton (ed.), *Histories of Tourism. Representation, Identity and Conflict* (Clevedon 2005) 69-88 (70). Zie ook Maxine Feifer, *Tourism in history. From Imperial Rome to the Present* (New York 1985) 22-23.
- 12 Arthur J. Norvall, *The Tourist Industry. A National and International survey* (London 1936) 25; L. Casson, *Travel in the Ancient World* (London 1979).
- 13 Feifer, *Tourism in history*, 8.
- 14 Lomine, 'Tourism in Augustan Society', 69-88.
- 15 Jeremy Black, *France and the Grand Tour* (Basingstoke 2003); Jeremy Black, *Italy and the Grand Tour* (Basingstoke 2003); Christopher Hibbert, *The Grand Tour* (London 1987). De naam Grand Tour verscheen voor het eerst omstreeks 1760, terwijl de uitdrukking 'toerist' niet voor 1800 werd gebruikt.
- 16 Norvall, *The Tourist Industry*, 20-24.
- 17 Schäfer, *Kreuzfahrten*, 25. Lomine, 'Tourism in Augustan Society', 85. Lomine schrijft: 'Augustan literature has numerous pieces proving that the Romans were afraid of water and rather nervous when it came to sea voyages'. Robert M. Schoch spreekt in dit verband over de Romeinse 'landlubber mentality'. 'The Romans had no love for nor trust in the sea. Although their triremes rowed by banks of galley slaves controlled the Mediterranean, they rarely ventured into the open Atlantic, whose longer swells and higher seas swamped their ships. (...) The sea daunted them'. Robert M. Schoch, *Voyages of the Pyramid Builders* (New York 2004) 167.
- 18 Feifer, *Tourism in history*, 6-7. De buste van de farao, waarvan het hoofd was afgebroken tijdens een aardbeving in het jaar 27 na Chr., 'sprak' tijdens het bewuste bezoek niet, maar kennelijk wel weer de volgende ochtend. Strabo, die in het jaar 1 voor Christus het beeld bezocht, hoorde wel een geluid, maar dacht dat het werd gemaakt door een van de aanwezigen. Lomine, 'Tourism in Augustan Society', 77.
- 19 Antoni Maczak, *Travel in early modern Europe* (Cambridge 1995) behandelt vroeg-modern reizen en toerisme in Europa, echter alleen over land.
- 20 Schäfer, *Kreuzfahrten*, 26. Afbeeldingen van Engelse jachten staan in B. Heckstall-Smith, *Yachts and yachting in contemporary art* (London 1925) 1-5. Zie ook W. Haentjens, 300 Jaar zeilen (Alkmaar z.j.) 9-19.
- 21 Gardiner, *The Advent of Steam*, 45.
- 22 Armstrong and Williams, 'The Steamboat', 61-78.
- 23 Ibidem, 63.
- 24 Ibidem, 71. Wat zij dan wel zien als een cruise blijft onduidelijk omdat een definitie niet gegeven wordt.

- 25 De eerste oversteek van de Atlantische Oceaan per stoomboot, van New York naar St. Petersburg, was in 1819 (*The Savannah*) en duurde ruim 27 dagen, waarbij het schip slechts 85 uur gebruik maakte van de stoommachine. Gardiner, *The Advent of Steam*, 45.
- 26 J.R. McNeill & William H. McNeill, *The Human Web. A bird's-eye view of world history* (New York 2003) 260-261. Naar schatting eenderde van de emigranten keerde na een aantal jaren terug.
- 27 Zie voor de Cunard Line: F.E. Hyde, *Cunard and the North Atlantic, 1840-1973. A history of shipping and financial management* (London 1973).
- 28 Het ging in Amerika onder andere om de Collins Line (1848) en in Groot-Brittannië de Inman Line (1850) en de White Star Line (1869). De Duitse rederijen waren Hamburg Amerika Lijn (HAPAG, 1847) en Norddeutsche Lloyd (NDL, 1857). In Frankrijk was de belangrijkste lijn de Compagnie Générale Maritime (GCM, 1855) en in België de Red Star Line (1871). Clement Acton Griscom, oprichter van de International Navigation Company of Philadelphia (1871), was sinds 1872 eigenaar van de Red Star Line dat vanuit Antwerpen opereerde. In 1936 werd het bedrijf geliquideerd. De HAL kocht de laatste twee schepen van de Red Star Line: de Pennland en Westernland. Vernon E.W. Finch, *The Red Star Line and International Mercantile Marine Company* (Antwerpen 1988) 132; Robert Vervoort, *De Red Star Line* (Antwerpen 1999).
- 29 Gardiner, *The Advent of Steam*, 16-19.
- 30 David Howarth and Stephen Howarth, *The story of P&O. The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* (London 1986) 47-56.
- 31 Volgens Philip Dawson verscheen de advertentie in de Leipziger Illustrierte Zeitung. Philip Dawson, *Cruise ships. An evolution in design* (London 2000) 9. Het bedrijf van Sloman bestaat nog steeds. Zie voor de geschiedenis: Arnold Kludas, *Die Geschichte der deutschen passagierschiffahrt* (Hamburg 1986) Band I: Die pionierjahre von 1850 bis 1890, 12-17; Ernst Hieke, Rob. M. Sloman Jr., *errichtet 1793, Veröffentlichungen der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle e.V.*, Hamburg, 30 (Hamburg: Verlag Hanseatischer Merkur, 1968).
- 32 Cartwright and Harvey, *Cruise Britannia*, 10-11.
- 33 William Makepeace Thackeray, *Notes of a Journey from Cornhill to Grand Cairo* (1846). De 'aanbiedingsbrief' (Dedication) spreekt niet over excursie maar over een cruise: '[...] the delightful Mediterranean cruise we had in her in the Autumn of 1844'. Een vergelijkbare publicatie is van de Duitse schrijver en schilder C.W. Allers (1857-1915), die in 1891 vanuit Hamburg meeging met een cruise. C.W. Allers, *Backschisch - Skizzen zu einer Orient-Kreuzfahrt im Jahre 1891* (Hamburg 1973).
- 34 R. Dickinson and A. Vladimir, *Selling the Sea: An Inside Look at the Cruise Industry* (New York 1997) 2.
- 35 Graham Stallard, 'Introduction: entering the second century' in: *Fairplay Cruise Review* (London 1987) 1-5; Mark Twain, *The Innocents Abroad or, The new pilgrims' progress: being some account of the steamship Quaker City's pleasure excursion to Europe and the Holy Land: with descriptions of countries, nations, incidents, and adventures, as they appeared to the author* (New York 1967, oorspronkelijk 1869).
- 36 Dawson, *Cruise ships*, 10; Alistair Wm. McRobb, '1987, Centenary of the first cruise ship' in: *Fairplay Cruise Review* (London z.j. [1986]) 5-9.
- 37 Withey, *Grand tours*.

- 38 John Maxtone-Graham, *Liners to the sun* (New York 1985) 104.
- 39 Paul Smith, *The history of tourism: Thomas Cook and the origins of leisure travel* (London 1998).
- 40 In de scheepvaart worden kartels 'conferences' genoemd. P.N. Davies, 'British Shipping and World Trade: Rise and Decline 1820-1939' in: Tsunehiko Yui and Keiichiro Nakagawa (eds.), *Business history of shipping. Strategy and structure* (Tokyo 1985) 39-86.
- 41 D. Keeling, 'Transatlantic Shipping Cartels and Migration between Europe and America 1880-1914' in: *Essays in Business and Economic History* 17 (1999) 195-213; George Deltas, Konstantinos Serfes and Rich Sicotte, 'American Shipping Cartels in the Pre-World War I Era', in: *Research in Economic History* 19 (1999) 1-38. Voor andere routes en vracht bestonden afzonderlijke kartelregelingen.
- 42 Over de eerste 'Grand Hotels' aan land: Inglis, *The delicious history of the holiday*, 1, 59-61. Voor de interieurs van de Nederlandse passagiersschepen zie onder andere: S. van Ravesteyn, *De sierkunst op Nederlandsche passagiersschepen* (Rotterdam 1924); A. Cornelis, *Dromen tussen Europa en de V.S.: cultuurhistorische studie van 100 jaar luxe-vervoer aan boord van de transatlantische passagiersschepen (1840-1940)*.
- 43 Dickinson and Vladimir, *Selling the Sea*, 7.
- 44 Vergelijk McRobb, '1987, Centenary of the first cruise ship', 5-9. Het schip verging in 1907.
- 45 Schäfer, *Kreuzfahrten*, 48-55; H.J. Witthöf, *HAPAG Hamburg Amerika Linie* (Herford 1973); A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt* (Hamburg 1986) Band II: *Expansion auf allen Meeren 1890 bis 1900*.
- 46 Hugh De Santis, 'The Democratization of Travel: The Travel Agent in American History' in: *Journal of American Culture* 1:1 (Spring 1978).
- 47 Valene L. Smith, 'War and Tourism. An American Ethnography' in: *Annals of Tourism Research* 25:1 (1998) 210.
- 48 Norvall, *The Tourist Industry*, 45-46, 63-64.
- 49 W.H. Mitchel and L.A. Sawyer, *Cruising ships* (London 1967) 21.
- 50 S.G. Sturmeijer, *British shipping and world competition* (London 1962) 83-86.
- 51 Lars U. Scholl, 'Shipping Business in Germany in the Nineteenth and Twentieth Centuries' in: Tsunehiko Yui and Keiichiro Nakagawa (eds.), *Business history of shipping. Strategy and structure* (Tokyo 1985) 185-214.
- 52 Het aantal cruisers in 1998 bedroeg in Duitsland circa 306.000, in Italië 230.000 en in Frankrijk 190.000. In 2003 telde Groot-Brittannië iets meer dan een miljoen cruisers. Wild and Dearing, 'Development of and prospect for cruising', 315-333; Kirsty Scott and Patrick Barkham, 'Cruises head for a sea change in clientele' in: *The Guardian* (May 19, 2004).
- 53 Smith, 'War and Tourism', 216.
- 54 Wild and Dearing, 'Development of and prospect for cruising', 315-333.
- 55 Dat beeld zelf is overigens niet helemaal terecht aangezien Amerika na 1918 en na 1945 een tijd lang de grootste vloot ter wereld had.
- 56 In 1985 kwam de Achille Lauro in het wereldnieuws door een kaping van Palestijnen, waarbij een Amerikaanse passagier werd doodgeschoten. Het schip deed dienst tot een grote brand uitbrak in 1995, waarna het zonk voor de kust van Zuid-Afrika.
- 57 Op sommige kortere trajecten of langere routes over land was het vliegtuig al dominant voor 1940. Gordon Pirie, 'Passenger traffic in the 1930s on British Imperial air routes: refinement and revision' in: *Journal of Transport History* 25: 1 (2004) 63-84. Commerciële trans-Atlantische vluchten begonnen omstreeks 1939, toen het Amerikaanse bedrijf Pan-Am de route New York-Londen opende. Een ticket (alleen de heenreis) kostte \$375. Smith, 'War and Tourism', 202-227.
- 58 Marc Dierikx, 'In pursuit of the American Dream: the spread of the televised American image and the rise of European tourism to the United States, 1945-1980' in: D. Bosscher, M. Roholl & M. van Elteren (eds.), *American culture in the Netherlands* (Amsterdam 1996) 114-133.
- 59 Schäfer, *Kreuzfahrten*, 66-67.
- 60 Schäfer, *Kreuzfahrten*, 315; UNEP, *Industry as a partner; BREA, The Contribution*.
- 61 Robert E. Wood, 'Caribbean Cruise Tourism. Globalization at Sea' in: *Annals of Tourism Research* 27:2 (2000) 345-370.
- 62 The 'McDonaldization Thesis', geformuleerd door G. Ritzer, stelt dat de manier waarop McDonalds haar fast-food-restaurants heeft georganiseerd ook zal worden toegepast in andere bedrijfstakken en zelfs de hele samenleving. Weaver, 'The McDonaldization thesis', 346-366. 'McDisneyization' verwijst naar de overeenkomsten tussen de film- en entertainmentindustrie en het toerisme. Disney Corporation betrad in 1998 de cruisemarkt met eigen schepen.
- 63 Allan R. Miller and William F. Grazer, 'The North American cruise market and Australian tourism' in: *Journal of Vacation Marketing* 8:3 (June 2002) 229. Naast de CLIA bestaat nog de International Council of Cruise Lines (ICCL). Hiervan zijn de meeste grote cruisebedrijven lid, zoals Carnival Cruise Lines (inclusief alle dochterbedrijven), Disney Cruise Line en Royal Caribbean Cruises. De zes- tien ICCL-leden hadden in 2002 een marktaandeel van 95 procent van de Amerikaanse cruisemarkt en 80 procent wereldwijd. CLIA en ICCL kondigden op 15 juni 2006 een fusie aan die in 2007 moet zijn voltooid. UNEP, *Industry as a partner*, 43.
- 64 Miller and Grazer, 'The North American Cruise Market', 228; G.P. Wild (International) Ltd., *Maritime Tourism to the year 2000* (Haywards Heath 1995) 47.
- 65 Zie hiervoor: Larry Dwyer and Peter Forsyth, 'The Economic Significance of Cruise Tourism' in: *Annals of Tourism Research* 25:2 (1998) 393-415.
- 66 Business Research & Economic Advisers (BREA), *The contribution of the North American Cruise Industry to the U.S. Economy in 2002* (Exton 2003) 4.
- 67 <http://www.cruiseurope.com/home.php>
- 68 <http://www.starcruiises.com/News/2000/index.html> (Persbericht van Star Cruises Ltd. 17 maart 2000). Star Cruises Ltd., is eigendom van de Genting Group uit Maleisië en bezit verschillende dochterbedrijven in de cruise-industrie, zoals Norwegian Cruise Line, NCL America, Orient Lines en verschillende cruiseferries.
- 69 Mary T. Coleman, David W. Meyer, David T. Scheffman, 'Economic Analyses of Mergers at the FTC: The Cruise Ships Mergers Investigation' in: *Review of Industrial Organization* 23:2 (September 2003) 121-156; Miller and Grazer, 'The North American Cruise Market', 226.
- 70 Voor een overzicht van alle cruisebedrijven anno 2005: 'Cruise ships 2005' in: *Ships Monthly* 40:3 (March 2005) 25-45. Hierin worden 80 verschillende cruisebedrijven genoemd, hoewel sommige eigendom zijn van andere bedrijven.
- 71 Cartwright and Harvey, *Cruise Britannia*, 46.
- 72 Een aparte groep vormen de cruiseferries's, waarbij toeristen hun eigen vervoer meenemen. Deze blijven hier verder buiten beschouwing.
- 73 Dickinson and Vladimir, *Selling the Sea*, 144.
- 74 <http://www.ship-technology.com/projects/world/> Dit bedrijf is opgericht door de zoon van Knut Ulstein Kloster.
- 75 <http://www.easycruise.com/faqs/AboutUs.asp> (April 2005). Frank Clark, 'Stelios makes a splash with no-frills Med cruises' in: *The Guardian* (April 1, 2005). Vanaf augustus 2006 stortte Stelios zich, in samenwerking met Nederlandse ondernemers, ook op riviercruises met de easyCruise 2.
- 76 Victor Teye and Denis Leclerc, 'The white caucasian and ethnic minority cruise markets: Some motivational perspectives' in: *Journal of Vacation Marketing* 9:3 (June 2003) 227-243; Wild, *Maritime Tourism*, 21.
- 77 Wild, *Maritime Tourism*, 13; Schäfer, *Kreuzfahrten*, 311.
- 78 Een verslag van een reis geeft de historicus Simon Schama, 'Slowly does it ...' in: *The Guardian* (12 augustus 2004).
- 79 Besprekingen zijn te vinden op websites, zoals: <http://www.cruisereviews.com/> en <http://www.cruisecritic.com/>
- 80 Beide schepen zijn in 2002 overgenomen van het failliete Renaissance Cruise Line.
- 81 Debra D. Burke, 'Cruise lines and consumers: Troubled waters' in: *American Business Law Journal* 37:4 (2000) 692. Op schepen van CCL hebben de afgelopen jaren verschillende branden gewoed. In 1998 bijvoorbeeld op de Carnival Exstasy. Nog vier andere schepen van CCL hadden te maken met branden aan boord. Weaver, 'The McDonaldization thesis', 356.
- 82 J.M.L. Brotherton e.a., 'A large outbreak of influenza A and B on a cruise ship causing widespread morbidity' in: *Epidemiological Infections* 130 (2003) 263-271.
- 83 Carnival Corporation ontstond in 1993 als houdstermaatschappij (holding). In de tekst wordt gemakshalve voornamelijk gesproken over Carnival Cruise Lines (CCL).
- 84 CCL sloot in 1998 een joint venture met de Zuid-Koreaanse Hyundai Group om cruises aan te bieden in de regio Zuid-Korea en China. Hiervoor werd de Tropicale van CCL ingezet. Smith, 'War and Tourism', 223.
- 85 Over de geschiedenis van de cruises van de HAL tot 1971 is eerder geschreven door R.H. Krans, 'Leaving New York February 6th'. Het cruisebedrijf van de Holland Amerika Lijn in de tijd van de passagiersvaart' in: *Rotterdam Jaarboekje 1997* (Rotterdam 1998) 316-371.
- 86 Ferry de Goey, 'Jhr. Otto Reuchlin 1842-1925', in: J. Visser (red.), *Rotterdamse ondernemers* (Rotterdam 2002) 198-202; Andrea Driesse, 'Familie Plate', in: J. Visser (red.), *Rotterdamse ondernemers* (Rotterdam 2002) 190-195.
- 87 Voor de geschiedenis zie G.M. de Boer, *De Holland-Amerika Lijn 1973-1923* (Rotterdam 1923) en A.D. Wentholt, *Brug over den oceaan. Een eeuw geschiedenis van de Holland Amerika Lijn* (Rotterdam 1973). Zie verder: G.J. de Boer, *125 Jaar Holland-Amerika Lijn, 1873-1998* (Alkmaar 1998); William H. Miller, *Going Dutch. The Holland America Line Story* (London 1998); H.A. Dalkman and A.J. Schoonderbeek, *One Hundred and Twenty-Five Years of Holland America Line* (Durham 1998).
- 88 Harland & Wolff had eerder 51 procent van de aandelen in de HAL gekocht. Zij verkochten de helft aan IMCo en de andere helft aan de twee Duitse rederijen: de Norddeutsche Lloyd en de Hamburg Amerika Lijn. Finch, *The Red Star Line*, 43.
- 89 Thomas R. Navin and Marian V. Sears, 'A study in merger: formation of the International Mercantile Marine Company' in: *Business History Review* 28 (1954) 291-328; J.J. Safford, 'The United States Merchant Marine in Foreign Trade' in: Tsunehiko Yui and Keiichiro Nakagawa (eds.), *Business history of shipping. Strategy and structure* (Tokyo 1985) 91-1120; Finch, *The Red Star Line*, 41-48. Andere overnames waren bijvoorbeeld: de International Navigation Company of New Jersey en het dochterbedrijf de Red Star Line (Antwerpen), de Atlantic Transport Line, de Dominion Line, White Star Line en de Leyland Line. De totale vloot van de IMCo telde op haar hoogtepunt 133 schepen (in totaal 992.110 BRT).
- 90 Krans, 'Leaving New York', 320-321.
- 91 Ibidem, 325-329.
- 92 Ibidem, 332-333.
- 93 Ibidem, 347.
- 94 Ibidem, 338.
- 95 Ferry de Goey en Paul van de Laar, 'Scheepsfinanciering: een comparatief overzicht (1870-1970)' in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 14 (1995) 23-62.
- 96 HAL, *Jaarverslag 1934*, 7 (jaarverslagen HAL: collectie Maritiem Museum Rotterdam).
- 97 Nationaal Archief (NA), 2.06.041, Raad voor het Bedrijfsleven 2.06.041 (Organisatie Woltersom). Inv. No. 185: Advies Comité (November 1940).
- 98 NA, 2.06.041, Raad voor het Bedrijfsleven 2.06.041 (Organisatie Woltersom). Inv. No. 185: Advies Comité (November 1940).
- 99 Miller, *The cruise ships*, 105. Deze schepen waren aanvankelijk bedoeld als vrachtschip, maar later werd besloten er een passagiersaccommodatie aan toe te voegen. Daarmee waren de Rydam en Maasdam de eerste combi-ships: gecombineerd passagiers en vracht.
- 100 Krans, 'Leaving New York', 353. In de passagiersdienst was het voor passagiers mogelijk om het schip in de hele lengte te verkennen, maar tijdens de cruisevaart boden de trappen toeristen toegang tot alle dekken.
- 101 Ibidem, 360.
- 102 H. van Driel, *Samenwerking in haven en vervoer in het containertijdperk* (Rotterdam 1990) 148-51. Na de afstoting van de vrachtdivisie, eveneens op advies van McKinsey, bleef de HAL nog enige tijd actief in de handel en het zwaar transport (Big Lift).
- 103 Zie voor de geschiedenis van Westours: Dalkman en Schoonderbeek, *One hundred and twenty-five years*, 64-75.
- 104 Ibidem, 59.
- 105 Lanterman werd in 2004 opgevolgd door de nieuwe CEO Stein Kruse.
- 106 Gischler, *De Holland-Amerika Lijn*, 219.
- 107 HAL Trust, *Jaarverslag 1989*, 8-9.
- 108 R. Dickinson and A. Vladimir, *Selling the Sea: An Inside Look at the Cruise Industry* (New York 1997) 27.
- 109 Insiders schreven in 1997 een niet-wetenschappelijk verantwoord boek: Dickinson and Vladimir, *Selling the Sea*. Dickinson was nog in 2005 President en CEO van CCL en een Director van Carnival Corporation. Vladimir was een marketingdeskundige op het gebied van cruises. Fragmenten over de ontwikkeling van Carnival Corporation staan verder in: Schäfer, *Kreuzfahrten*, 213-216; Laurence Miller, 'From the "Golden Fleet" to the "Fun Ships": A history of Carnival Cruise Lines' in: *Fairplay Cruise Review* (London n.d. [1986]) 17-23; Dawson, *Cruise ships*, 115-123; Dalkman en Schoonderbeek, *One hundred and twenty-five years*, 75-82. Additionele informatie komt uit: Carnival Cruise Lines, *Annual Reports* (1997-2005).

- 110 Flags of Convenience (FOC) werden rond 1920 geïntroduceerd door de grote olieproducenten om kosten te besparen via lagere belastingen. FOC-landen zijn ondermeer Liberia, Panama, Bahamas, and Honduras. Frank Broeze, *The globalisation of the oceans. Containerisation from the 1950s to the present* (St John's 2002) 217-230; Sturmeijer, *British shipping*, 212-213.
- 111 De Boer, 125 Jaar, 141.
- 112 Kloster Rederi A/S begon in 1924 in Oslo. Dawson, *Cruise ships*, 79-85.
- 113 [http://www.norhouse.com/influence.asp?art\[u5\]id=IN-032201](http://www.norhouse.com/influence.asp?art[u5]id=IN-032201) Na 1973: Norwegian Cruise Lines en vanaf 2000 eigendom van Star Cruises (Maleisië).
- 114 Mescon and Vozikis, 'The economic impact of tourism', 515-528.
- 115 Schäfer, *Kreuzfahrten*, 210-211. Dit betreft de Starward (1968), Skyward (1969) en Southward (1971).
- 116 NCL kocht in 1979 het Franse passagiersschip France, dat in 1974 uit de vaart genomen was. NCL knapte het geheel op en maakte het geschikt voor de cruisevaart. Tot woede van de Fransen werd de naam ook nog eens veranderd in Norway. Schäfer, *Kreuzfahrten*, 211.
- 117 Scandinavische reders onderhielden een vaste vrachtdienst tussen de Caraïben en de Amerikaanse Gulf Coast. Dit was een ten behoeve van de United Fruit Company, die in Midden-Amerika plantages exploiteerde (bananen en ananas). Hierdoor waren de Noorse reders goed bekend met dit gebied en de toeristische mogelijkheden. Dit verklaart vermoedelijk de betrokkenheid bij de cruise-industrie. 'Norwegian enterprise' in: *Ships Monthly* 40:4 (May 2005) 43-46.
- 118 Volgens Dickinson en Vladimir was CCL aanvankelijk een dochteronderneming van American International Travel Service (AITS), eigendom van de Israelische vastgoedondernemer en 'corporate raider' Meshulam Riklis. Dickinson and Vladimir, *Selling the Sea*, 31-32.
- 119 Schäfer, *Kreuzfahrten*, 214.
- 120 Miller, 'From the "Golden Fleet" to the "Fun Ships"', 21.
- 121 Gischler, *De Holland-Amerika Lijn*, 219. De HAL ontwikkelde zich vervolgens tot een investeringsmaatschappij. De Nederlandse dochteronderneming HAL Investments BV heeft belangen in enkele maritieme activiteiten, zoals Anthony Veder, VOPAK en International Container Services (ICS). <http://www.halinvestments.nl/index2.html>
- 122 Weaver, 'The McDonaldization thesis', 359.
- 123 Per 11 augustus 2005 werd Royal P&O Nedlloyd overgenomen door de A.P. Moller-Maersk Group.
- 124 Coleman e.a., 'Economic Analyses of Mergers', 127.
- 125 Debra D. Burke, 'Cruise lines and consumers: Troubled waters' in: *American Business Law Journal* 37:4 (2000) 692.
- 126 David A. Aaker, *Brand Portfolio Strategy. Creating Relevance, Differentiation, Energy, Leverage, and Clarity* (New York 2004) 16; Victor T.C. Middleton, *Marketing in Travel and Tourism* (Jordan Hill, 2001, 3rd edition).
- 127 <http://www.cruiseindustrynews.com/> (Winter 03-04: Global Strategy, Thursday, 14 October 2004).
- 128 Statendam (V) (1993), Maasdam (V) (1993), Ryndam (III) (1994), Veendam (IV) (1996), Rotterdam (VI) (1997), Volendam (III) (1999), Zaandam (III) (1999) en de 'kompas-schepen': Zuiderdam (II) (2002), Oosterdam (I) (2003), Westerdam (III) (2004) en Noordam (IV) (2006).

Michiel de Ruyter in perspectief*

JAAP R. BRUIJN

Ook anno 2007 blijft het een intrigerende vraag hoe de 'rode' Annie Romein-Verschoor in 1938 een zo opmerkelijk positieve en waarderende schets van Michiel de Ruyter heeft geschreven. Weliswaar kwam deze historica/schrijfster uit een marinefamilie, maar van de links radicale, marxistische auteur mocht men een dergelijke schets niet zomaar verwachten. Haar verhaal is er een van de 36 zogenoemde erflaters van Nederland die zij samen met haar man Jan Romein publiceerde. Als de Erflaters van onze beschaving. Nederlandse gestalten uit zes eeuwen is dit veelgelezen boek decennia lang in talloze drukken verschenen.¹ Aan de beeldvorming van De Ruyter heeft Annie Romein veel bijgedragen. Zij zet hem neer als een vechtende koopman-kapitein, sprekend en schrijvend met een Zeeuwse tongval en spelling, praktisch-zakelijk, inschikkelijk en evenwichtig.² De keuze van De Ruyter als een van de 36 erflaters was voor haar vanzelfsprekend. De zeeheld behoorde voor haar en haar tijdgenoten tot de parate kennis van het nationale verleden.

Dit was ook in 2004 nog het geval. Niet alleen de herdrukken van de Erflaters hebben hiervoor gezorgd, ook de moderne biografie van Prud'homme van Reine, de heruitgave van Brandts Leven en bedrijf en wellicht de naamgeving van oorlogsschepen en de replicabouw van de Zeven Provinciën, maar onbetwist vooral de lagere-schoolonderwijzers en -onderwijzeressen met hun verhalen over de blauw geruite kiel en de ketting bij Chatham. De generaties van ruim boven de 40 hebben deze verhalen nog gehoord, verhalen die eeuwenlang zo'n onuitwisbare indruk op velen hebben gemaakt. Het was daarom eigenlijk geen verrassing dat De Ruyter bij de verkiezing van de zogenoemde Grootste Nederlander Aller Tijden in 2004-2005 tot de

finalegroep van tien doordrong om tenslotte als zevende te eindigen. Dus ook nu spreekt de naam van De Ruyter aan, evenals in 1938 in hui-ze Romein. Blijft dat zo?

PIET HEYN

Mannen als Heyn en Tromp hebben het in bekendheid en populariteit altijd tegen De Ruyter moeten afleggen. Zij hebben de status van erf-later of de finalegroep niet bereikt. Een verklaring kan niet zijn dat De Ruyter op zee is gesneuveld in het gevecht tegen een Franse vloot nabij Sicilië in 1676. Ook Piet Heyn en Maarten Harpertsz. Tromp stierven in een zeegevecht. De Delfshavenaar Heyn in 1629 tegen de Duinkerkers en de Briellenaar Tromp tegen de Engelsen in de slag bij Ter Heijde in 1653. Alle drie kregen zij een staatsbegrafenis en een grafmonument in een voorname kerk: De Ruyter in de Nieuwe Kerk in Amsterdam, Heyn en Tromp in de Oude Kerk te Delft. De weduwen en nazaten hadden in alle drie gevallen reden tot klagen over jarenlange moeilijkheden rondom de totstandkoming en plaatsing van de praalgraven voor hun mannen.³

Piet Heyn verdween spoedig in de vergetelheid, zij het nooit totaal. Er waren meer vechtersbazen zoals hij die hun sporen in Brazilië, Afrika en tegen de Duinkerkers hadden verdiend. Alleen de verovering van de Spaanse zilvervloot bij Cuba in 1628 heeft Heyn een bijzondere naam bezorgd. Het is aan het lied van de arts en dichter Jan Pieter Heye ('Heb je van de zilveren vloot wel gehoord. De zilveren vloot van Spanje?' in vier coupletten) uit 1844 te danken dat die daad aan iedere Nederlander tot op de dag van vandaag bekend is gebleven, vooral