



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Naar de Noorse fjorden! Nederlandse cruisereizen naar Noorwegen en de reisbeleving van haar passagiers in het Interbellum

Zande, I. van der

Citation

Zande, I. van der. (2015). Naar de Noorse fjorden!: Nederlandse cruisereizen naar Noorwegen en de reisbeleving van haar passagiers in het Interbellum. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 34(2), 23-40. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306218>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306218>

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

Het jacht met het wapen van Maurits leidde hen het beeldvlak in. De boegspriet van dit scheepje wijst in de richting van de twee admiraalsschepen in de achtergrond, maar tegelijk ook naar rechts, waar het grote Zeeuwse schip een foutieve manoeuvre maakt. En daarmee duidt het ook op Van Wieringen eigen signatuur als een teken van persoonlijke promotie.

Ten slotte

De vraag die aan het begin van dit artikel werd gesteld of de Amsterdamse Admiraliteit uiteindelijk tevreden was over het resultaat, kan bevestigend worden beantwoord. De voorstelling was duidelijk herkenbaar en er werden voor alle partijen belangrijke elementen in verwerkt. Voor de Admiraliteit was dat het benadrukken van de eigen heldendaden. Bovendien was het schilderij dat de Amsterdamse Admiraliteit aan Maurits aanbood veel groter dan dat van het Noorderkwartier.³⁵ Door het jacht met het wapen van de afwezige vlootvoogd Maurits af te beelden, werd benadrukt dat hij er als het ware toch zelf bij was. Van Wieringen bereikte er een persoonlijke promotie mee, die hem geen windeieren zou leggen. Naar de rol van opdrachtgevers voor zeestukken is nog geen diepgaand onderzoek verricht.³⁶ De opdracht voor het schilderij van de slag bij Gibraltar laat echter zien dat Van Wieringen niet alleen zijn kennis en kunde, maar ook zijn netwerk en contacten in de strijd moest gooien om deze opdracht binnen te halen.

Over de auteur

Ron Brand (1960) studeerde bibliotheekwetenschappen in Den Haag en kunstgeschiedenis in Leiden. Hij werkt sinds 1983 in verschillende functies in het Maritiem Museum Rotterdam, tegenwoordig als conservator/registrator. Hij publiceert met enige regelmaat over maritiem-historische en kunsthistorische onderwerpen. Tussen 2003 en 2012 was hij redactielid van het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* en samensteller van de rubriek 'Nieuwe boeken en artikelen'. Hij bereidt een proefschrift voor over de Haarlemse zeeschilder Cornelis Claesz. van Wieringen (ca. 1575-1633).

³⁵ Het oppervlak was bijna 60 % groter.

³⁶ Remmelt Daalder, 'Zeegeschiedenis op schilderijen, marines als historische bron', in: Giltaij/Kelch 1996, 39.

Naar de Noorse fjorden!

Nederlandse cruisereizen naar Noorwegen en de reisbeleving van haar passagiers in het Interbellum

Iris van der Zande

Abstract

This article aims to provide a new perspective on the history of Dutch cruise shipping focusing on the passengers on board instead of the technical improvements of the ships. Maritime historians have been less concerned with the maritime aspects of tourism. Especially early cruise shipping at the start of the twentieth century has had little attention. In the 1920s and 1930s tourism in general increased. In this period Dutch shipping companies set up less expensive cruise tours to attract new tourists: the lower middle class and the youth. Norway became a popular destination. In contrast to other articles on the Dutch cruise this article uses travelogues, scrapbooks, travel guides and leaflets issued by shipping companies as main sources. By comparing these sources, it can be concluded that the ship played a major role in the perception of the tourist. The touristic perception on board and ashore was also influenced by media like film and photography.

Inleiding

In zijn recente artikel uitte historicus John Walton zijn verwondering dat er zo weinig wetenschappelijke artikelen zijn geschreven waarin het verband tussen de geschiedenis van het toerisme en de maritieme geschiedenis duidelijk naar voren komt. De zee als transportmedium, bestemming en basis voor plezierreizen, is volgens Walton immers één van de oorzaken voor de explosieve groei van het toerisme sinds de achttiende eeuw. Dit toerisme leidde onder andere tot economische en stedelijke groei aan wal en had grote invloed op het milieu en de natuurlijke omgeving.¹

¹ John K. Walton, 'Tourism and maritime history', *The international journal of maritime history* 26, 1, (2014) 110.

Kijkend naar de Nederlandse maritieme geschiedenis krijgt het maritieme toerisme weinig aandacht. Vooral het cruisetoerisme lijkt een ondergeschoven kindje te zijn. Het aantal artikelen over de Nederlandse cruisevaart is schaars. Vaak betreffen deze artikelen de (technische) ontwikkeling van de schepen, of het onderzoek blijft beperkt tot kleinere casestudies over reizen, zoals Jan van Zijverden's artikel over jeugdreizen van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN) en de Rotterdamse Lloyd (RL) naar Noorwegen. De bestudering van het toerisme en van de toeristische beleving is echter van belang omdat het toerisme een belangrijke culturele factor vormt binnen de samenleving, zowel in onze huidige maatschappij als in het verleden.²

Volgens Ferry de Goey groeiden in het Interbellum alleen Duitsland en Engeland uit tot belangrijke markten voor de cruisevaart. Hoewel dit voor Nederland niet het geval was, is volgens hem in deze periode wel de basis gelegd voor de cruise-industrie zoals deze zich na de Tweede Wereldoorlog ontwikkelde. Nederlandse rederijen organiseerden in het Interbellum vakantie-reizen voor nieuwe doelgroepen en zij gingen samenwerking aan met buitenlandse rederijen, nationale en internationale reisbureaus. Vóór het Interbellum waren emigranten een belangrijke doelgroep voor de rederijen. Het aantal emigranten nam na de Eerste Wereldoorlog echter sterk af, waardoor rederijen zich meer concentreerden op toeristen. De omschakeling van emigratie naar toerisme was mogelijk door de algemene toename van het toerisme in de jaren twintig. Aan deze groei kwam eind jaren dertig een einde als gevolg van de economische crisis en de toenemende oorlogsdreiging.³

Met zijn artikel 'De Holland Amerika Lijn, Carnival Cruises en de cruise-industrie in de twintigste eeuw' uit 2007 vroeg De Goey meer aandacht voor deze interessante sector binnen de maritieme- en bedrijfsgeschiedenis.⁴ De passagiers die aan boord van de vakantieschepen stapten komen bij De Goey echter nauwelijks aan bod.

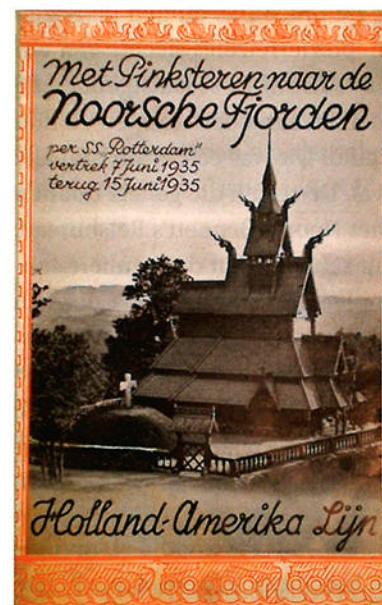
In dit artikel staat de reisbeleving van de passagiers juist centraal. Het is mogelijk om hier uitspraken over te doen op basis van reisverslagen in manuscriptvorm en gedrukte reisgidsen en –brochures van rederijen en reisverenigingen uit de periode 1920-1939. Het hier gepresenteerde onderzoek,

² Ferry de Goey, 'De Holland Amerika Lijn, Carnival Cruises en de cruise-industrie in de twintigste eeuw', *Tijdschrift voor zee-geschiedenis*, 26, 1 (2007) 17; Jan van Zijverden, 'Havermout met sperziebonen, havermout met mokkapunt! Jeugdreizen met schepen van de Stoomvaart Maatschappij Nederland en de Rotterdamse Lloyd 1935-1962'; Henk Dessens, Lucas Veeger en Jan van Zijverden (ed.) *Verhalen van het water: scheepvaart en mensen in de twintigste eeuw*, Jaarboek (Amsterdam 1997) 80-85; De Goey, *De Holland Amerika Lijn*, 21, 22, 25.

³ Ibidem, 21, 22, 25, 33.

⁴ Ibidem.

dat verricht is in het kader van mijn bachelor scriptie over de reisbeleving van Nederlandse toeristen naar Noorwegen in de periode 1920-1939, bestaat uit twee delen. In het eerste gedeelte staan de in het Interbellum georganiseerde vakantie-reizen naar Noorwegen centraal. Als er in het Interbellum cruise-reizen georganiseerd werden voor nieuwe doelgroepen, wie waren deze doelgroepen dan? Het tweede gedeelte richt zich op de vraag: Wat kunnen we, aan de hand van reisverslagen en –brochures zeggen over de wijze waarop de toeristen hun reis per schip ervoeren? Tezamen geven de antwoorden op deze vragen een beeld van de vakantie-reizen per schip naar Noorwegen, gezien door de ogen van Nederlandse passagiers.



Op het voorzijde van deze door de HAL uitgegeven brochure uit 1935 is de staafkerk van Lom te zien. In de omranding van de foto zijn Vikingschepen afgebeeld. Deze Vikingschepen komen ook terug in brochures van de KHL en de RL.

Collectie Het Scheepvaartmuseum.

Cruisevaart?

De reisgidsen en –brochures tonen aan dat de termen 'cruisevaart' of 'cruisereis' en 'cruiseschip' problematisch zijn voor de periode 1920-1939. De Nederlandse rederijen beschikten in het Interbellum niet over schepen die zij voltijds konden inzetten als cruiseschip, laat staan dat er speciaal schepen voor de cruisevaart werden gebouwd, zoals de Noorse rederij DBD met haar

Stella Polaris (1927) dat wel deed.⁵ In plaats daarvan zetten de Nederlandse rederijen voor de plezierreizen schepen in die normaal gesproken voeren op lijndiensten, zowel (omgebouwde) vrachtschepen als passagiersschepen. In 1935 zette de Holland Amerika Lijn (HAL) de *Rotterdam*, die speciaal gebouwd was voor de passagiersdienst over de Atlantische Oceaan, in als vakantieschip naar de Noorse fjorden. Hetzelfde gold voor de *Flandria* van de KHL die in 1924 haar eerste vakantiereis naar Noorwegen maakte. Ook het passagiersschip *Gelria*, tevens van de KHL, werd in 1926 voor drie reizen naar Noorwegen ingezet.⁶

In de brochures van de rederijen uit de periode 1920-1939 komen de termen 'cruiseschip' en 'cruisereis' niet voor. De brochures duiden de reizen aan als 'zomerreizen',⁷ 'vacantie reizen'⁸ en 'plezierreizen',⁹ slechts een enkele gids kondigt de reizen aan als 'weekend cruises'.¹⁰ Deze laatstgenoemde cruises hielden in dat de passagiers alle nachten aan boord sliepen en hun nachten niet doorbrachten in hotels aan land. Dit was echter niet bij alle vakantie-, zomer- en plezierreizen het geval. De reizen die geheel door de reisbureaus werden georganiseerd, zoals het Noorse Bennett's Reisbureau, reserveerden voor haar reizigers hutten op schepen van de reguliere lijndienst naar Noorwegen of zij huurden complete schepen af. Cato Cool, een goeude vrouw van middelbare leeftijd die een groot deel van haar volwassen leven in Haarlem woonde, maakte in 1932 en 1933 twee, door het reisbureau georganiseerde, reizen naar Noorwegen. In 1933 voer Cato met de *Brabant* van de Fred Olsen Line naar Noorwegen. Na haar vakantie in Noorwegen voer zij terug met de *Biarritz*, het passagiersschip van de Southern Railway Company. In 1932 voer zij heen en weer met de *Ariadne* van Det

5 Det Bergenske Dampskibsselskab (DBD) wordt tegenwoordig aangeduid als Bergen Line. Ik heb er echter voor gekozen de voormalige naam van de rederij te hanteren, zoals deze was in de jaren twintig en dertig.

6 Het Scheepvaartmuseum (vanaf nu afgekort als HS), inv.nr. 1992.0836, documentnummer 0754, 'Met Pinksteren naar de Noorsche Fjorden: per s.s. "Rotterdam" vertrek 7 juni 1935 terug 15 juni 1935'; HS, inv.nr. 1989.0251, 'Koninklijke Hollandsche Lloyd s.s. "Flandria": eerste reis naar de Noorsche fjorden'; Maritiem Museum Rotterdam (vanaf nu afgekort als MMR), inv.nr. DB6539, 'Noorsche vacantiereizen in juni, juli & augustus per s.s. Gelria, Koninklijke Hollandsche Lloyd, Amsterdam'.

7 HS, inv.nr. 1994.0824, 'KNSM zomer reizen 1935: Naar Noorwegen en de Oostzee: Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij'; HS, inv.nr. S.6584-09, 'Noorwegen-reis: D.M.S. "Baloeran": 3 - 10 augustus 1935'.

8 HS, inv.nr. 1995.6445, 'Naar de Sognefjord, Oslo en Kopenhagen: 1 - 8 juli 1933 : Stoomvaart Maatschappij Nederland'.

9 MMR, inv.nr. DB4393, 'Plezierreisjes voor meisjes naar de Hardangerfjord 1935'.

10 MMR, inv.nr. DB0598-08, 'Weekendcruises naar Stockholm (Baloeran) en Noorwegen (Dempo)'.

Bergenske Dampskibsselskab (DBD). Ze sliep tijdens haar reis in verschillende Noorse hotels en bezocht de fjorden per auto en motorboot.¹¹ Bennett werkte echter ook samen met Nederlandse rederijen en deze samenwerking toverde de passagiersschepen *Tjerimai* van de RL en de *Flandria* van de Koninklijke Hollandsche Lloyd (KHL) voor even om tot een vakantieschip naar Noorwegen.¹²

Ondanks dat de cruise-industrie pas tot bloei kwam vanaf de tweede helft van de jaren zeventig is in dit artikel er voor gekozen de termen 'cruisevaart' en 'cruiseschip' toch te hanteren. De vakantie reizen, die af en toe ook aangeduid werden als 'cruisereizen', onderscheidden zich namelijk van de reguliere passagiersvaart. Hoewel de schepen in het Interbellum geen voltijdige cruiseschepen waren, bood het inzetten van deze schepen voor de rederijen wel de mogelijkheid om ervaring op te doen met de vakantievaart en de eisen die toeristen stelden aan het schip en de reis. Daarom kan deze periode gezien worden als voorloper van de Nederlandse cruise-industrie die na de Tweede Wereldoorlog opkwam.

Vakantietochten naar Noorwegen

Vakantie reizen naar Noorwegen besloegen vaak één tot twee weken, maar er werden ook weekendtochten georganiseerd, zoals in het pinksterweekend. Om het gezelschap aan boord te vermaken organiseerden de rederijen iedere dag activiteiten, zoals dekspele, bioscoopavonden, dansavonden en muziek-, theater- en cabaretoptredens. Ook konden de passagiers een boek lezen in de bibliotheek. Bovendien hadden verschillende schepen een turnzaal of een zwembad aan boord en op sommige schepen konden passagiers onder leiding van een bemanningslid een rondleiding krijgen over het schip. Om de fotograferende passagier in zijn behoeften te kunnen voorzien, was op verschillende schepen een fotograaf aan boord. Bij hem waren ook artikelen die men nodig had voor het fotograferen, tegen vaste prijzen, verkrijgbaar.

11 MMR, inv.nr. H644, 'Plakboek van Mej. C. Cool gemaakt naar aanleiding van haar reizen in de jaren 1930 - 1936'.

12 MMR, inv.nr. DB6547, 'Landuistapjes verbonden aan de vacantiereizen s.s. "Gelria" Koninklijke Hollandsche Lloyd'; HS, inv.nr. 1989.0251, 'Koninklijke Hollandsche Lloyd s.s. "Flandria": eerste reis naar de Noorsche fjorden'; MMR, inv.nr. DB6539, 'Noorsche vacantiereizen in juni, juli & augustus per s.s. "Gelria", Koninklijke Hollandsche Lloyd, Amsterdam'; HS, inv.nr. 1989.0248, 'Naar de Noordsche fjorden en Spitsbergen met het moderne, luxueus ingerichte dubbelschroef stoomschip "Tjerimai" van den Rotterdamschen Lloyd, van 25 juli tot 16 augustus 1925'.

Daarnaast was er een donkere kamer aan boord waar de passagiers hun foto's zelf konden afdrukken of dit konden laten doen door de fotograaf.¹³

De tochten werden zo georganiseerd dat het schip verschillende, voor toeristen, interessante plaatsen aandeed. Wanneer dit niet mogelijk was, brachten motorbootjes of sloepen de passagiers naar de kant. Eenmaal aan land konden de passagiers op eigen houtje rondkijken, of de passagiers gingen mee op de landtochtjes. Landtochten waren excursies die vaak door een externe reisorganisatie werden georganiseerd. Een van de reisbureaus die veel landtochtjes in Noorwegen organiseerde was Bennett's Reisbureau, dat nauw samenwerkte met de Noorse, Nederlandse en Duitse rederijen.¹⁴

De kosten van de landuitstapjes waren niet bij de vakantie-reizen inbegrepen en kostten in de jaren twintig en dertig zo'n drie tot tien gulden per excursie. Het was gebruikelijk dat de passagiers zich voor het complete programma inschreven. Voor de afzonderlijke tochten kon men zich alleen bij het bureau van de reisorganisatie, dat zich op het schip bevond, aanmelden. Dit bureau verstreekte tevens inlichtingen omtrent de plaatsen die de passagiers konden bezoeken. Zowel bij de vakantie-reizen van de KHL als de reizen van de RL had Bennett's Reisbureau een kantoortje aan boord.¹⁵

Uit de reisbrochures blijkt dat het vervoer in Noorwegen tijdens de vakantie-reizen in de jaren twintig en dertig op een dusdanige manier geregeld was dat de reisorganisaties bij de landuitstapjes ervoor zorgden dat de auto's of stolkjaerres (Noorse koetsjes) al op de kade gereed stonden, zodat de passagiers zo van het schip in een ander vervoermiddel plaats konden nemen.¹⁶ De organisatie beperkte zich niet tot de landuitstapjes alleen: ook de Amsterdamse taxicentrale werd op de hoogte gebracht wanneer een schip van de

13 HS, inv.nr. S.6584-09, 'Noorwegen-reis: D.M.S. "Baloeran": 3-10 augustus 1935'; HS, inv.nr. 2000.0142, 'Vacantie-reis naar Fjaerland-Oslo-Kopenhagen met het ms. 'Johan van Oldenbarnevelt'; HS, inv.nr. 1994.0824, 'KNSM zomer reizen 1935: Naar Noorwegen en de Oostzee: Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij'; H.S.A., inv.nr. S.6584-09, 'Noorwegen-reis: D.M.S. "Baloeran": 3 - 10 augustus 1935'.

14 MMR, inv.nr. DB6547, 'Landuitstapjes verbonden aan de vacantiereizen s.s. "Gelria" Koninklijke Hollandsche Lloyd'.

15 MMR, inv.nr. DB6547, 'Landuitstapjes verbonden aan de vacantiereizen s.s. "Gelria" Koninklijke Hollandsche Lloyd'; HS, inv.nr. 1989.0251, 'Koninklijke Hollandsche Lloyd s.s. "Flandria": eerste reis naar de Noorsche fjorden'; MMR, inv.nr. DB6539, 'Noorsche vacantiereizen in juni, juli & augustus per s.s. Gelria, Koninklijke Hollandsche Lloyd, Amsterdam'; HS, inv.nr. 1989.0248, 'Naar de Noordsche fjorden en Spitsbergen met het moderne, luxueus ingerichte dubbelschroef stoomschip "Tjerimai" van den Rotterdamschen Lloyd, van 25 juli tot 16 augustus 1925'.

16 HS, inv.nr. 1992.0836, 'Met Pinksteren naar de Noorsche Fjorden: per s.s. "Rotterdam" vertrek 7 juni 1935 terug 15 juni 1935'.

SMN weer aanmeerde te Amsterdam zodat de passagiers veilig en wel naar het treinstation konden worden gebracht en weer huiswaarts konden keren.¹⁷

Nieuwe doelgroepen

In de jaren twintig en dertig boden de rederijen goedkopere vakantie-reizen aan in de hoop dat arbeiders en personen uit de lage middenklasse per schip op vakantie zouden gaan. De rederijen boden deze reizen veelal aan in samenwerking met een reisorganisatie of -vereniging. Eén van deze organisaties was de in 1906 opgerichte Nederlandsche Reisvereniging (NRV). De vakantiebestemmingen van de NRV varieerden sterk. Zo organiseerde de reisvereniging niet alleen tochten naar de Noorse fjorden en de Noordkaap, maar ook stedentrips naar Parijs en reizen naar het Duitse Boppard. Het doel van de vereniging was het organiseren van goedkope vakantie-reizen voor arbeiders en kleine middenstanders. De vereniging hoopte arbeiders en middenstanders weg te houden van alcoholmisbruik, gokken en andere vormen van laag-vermaak door hen enthousiast te maken voor het reizen.¹⁸

Onder de reizigers bevonden zich ook ongehuwde vrouwen die op eigen initiatief op reis gingen, zoals de onderwijzeres Lena Spijkman. In haar reisverslag schreef zij:

Wie, die van reizen houdt en nooit Noorwegen bezocht, heeft niet den wensch gekoesterd, daar ook nog eens heen te trekken (...). Ook mij werd na het zien der schilderachtige, soms fantastische platen die lust te sterk en ik besloot, mij op te geven als passagier van het s.s. 'Gelria' der Kon. Holl. Lloyd, dat den 23en Juli van Amsterdam zou vertrekken voor eene achttien-daagsche plezierreis naar de fjorden en de Noordkaap.¹⁹

De reizen zouden de culturele en intellectuele ontwikkeling van de leden moeten bevorderen en daarnaast de banden tussen de vakantie-landen en Nederland dienen te verbeteren. In de reisgids van 1927 beweert de NRV dat de reizen van dat jaar, niet alleen voor de NRV maar voor geheel Nederland,

17 MMR, inv.nr. DB4395-09, 'Mededeeling aan passagiers van de s.s. "Jan Pieterszoon Coen" naar Noorwegen 1937'.

18 Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis (IISG), archief Nederlandsche Reisvereniging, inv.nr. 15, 'Stukken betreffende de oprichting en de organisatie 1906, 'Eenige inlichtingen over de Nederlandsche Reisvereniging 1946'.

19 IISG, Archief Nederlandse Reisvereniging ('s-Gravenhage), inv.nr. 32, 'Plakboek met het verslag van een reis naar Noorwegen. 1926'.

de eerste reizen zijn die Nederlanders in zulke grote aantallen naar Noorwegen zullen voeren om er hun vakantie door te brengen. 'Met deze reizen zullen wij dus aldaar een indruk vestigen omtrent onszelf, waarnaar onze landaard straks zal worden afgemeten. Aan onze deelnemers de taak om ervoor te zorgen, dat deze indruk een volstrekt goede is'.²⁰

Het bestuur van de vereniging werkte op vrijwillige basis. Er mocht geen winst gemaakt worden, zodat de reiskosten voor de arbeiders zo laag mogelijk gehouden konden worden. In 1923 betaalde een lid bij toetreding 50 cent met een contributie van minimaal 2,50 gulden per jaar. Iedereen kon lid worden van de vereniging, ongeacht godsdienst of politieke overtuiging, ongeacht rang of stand. De leden konden voor groepen vanaf tien personen reductie krijgen op reisesjes of meegaan met een van de door de NRV georganiseerde reizen.²¹

Tijdens het Interbellum was de NRV vooral een interessante vereniging voor de lage middenklasse, die in grote aantallen gebruik maakte van de verenigingsreizen, zoals de eerder genoemde onderwijzeres Lena Spijckman.²² Van 1906 tot 1911 organiseerde de vereniging minder dan twintig reizen per jaar. In het jaar 1921 werden er zo'n honderd reizen georganiseerd, met bijna vierduizend deelnemers. De aantallen bleven de daaropvolgende jaren stijgen. In 1938 bereikte de vereniging een recordjaar met 711 reizen en 21.000 deelnemers.²³ Wegens het succes van de vereniging werd in 1922, in navolging van de NRV, vanuit de protestants-christelijke zuil de Nederlandse Christelijke Reisvereniging (NCRV) opgericht.²⁴

Zoals in de inleiding al naar voren kwam liep het aantal emigranten tijdens het Interbellum terug. Om het afnemende aantal passagiers op te vangen richtten de rederijen zich op vakantie reizen voor nieuwe doelgroepen. Zo organiseerden de NRV niet alleen goedkopere verenigingsreizen voor haar leden, maar organiseerden de rederijen zelf ook goedkopere reizen voor een nieuwe doelgroep: de jongeren. Voor jongens organiseerde SMN reizen naar Noorwegen met de *Tarakan*, een vrachtschip dat speciaal was omgebouwd tot kampeerschip. Jongens van middelbare scholen, zowel de

20 MMR, inv.nr. 16358, 'Generale Vereenigingsreizen 1927 per motorschip "Monte Olivia" naar de Westnoorsche fjorden'.

21 IISG, archief Nederlandsche Reisvereniging, inv.nr. 15, Stukken betreffende de oprichting en de organisatie 1906, 'Statuten'.

22 IISG, archief Nederlandsche Reisvereniging, inv.nr. 15, Stukken betreffende de oprichting en de organisatie 1906, 'Circulatie: Aan allen, die hun vacantie aangenaam en nuttig willen doorbrengen'.

23 IISG, archief Nederlandsche Reisvereniging, inv.nr. 15, Stukken betreffende de oprichting en de organisatie 1906, 'Eenige inlichtingen over de Nederlandsche Reisvereniging 1946'.

24 <http://www.ncrvreizen.nl/over-ncrv/geschiedenis> (21-12-2014).

HBS als de MULO, konden zich in groepen met een begeleider opgeven voor de reis. De begeleiders mochten gratis mee en voor de jongens kostte de reis 25 gulden. Dit was in het Interbellum een tamelijk hoog bedrag. Zo verdiende een wever in een textiel fabriek in Hengelo in 1934 tussen de 21 en 26 gulden per week.²⁵ De reizen van de *Tarakan* waren dus meer gericht op jongens uit de middenklasse, dan op jongens uit arbeidersgezinnen. Met de *Tarakan* konden zo'n vijfhonderd jongens mee. De dagelijkse activiteiten bestonden uit spelletjes doen, boeken lezen en liederen zingen. Overdag werd er veel gewandeld in de natuur. Na de oorlog probeerden de rederijen de Tarakanreizen weer te laten plaatsvinden. Dit gebeurde in 1962. Deze reis was echter door de terugnemende belangstelling verliesgevend voor de rederij, waardoor deze niet langer werd aangeboden.²⁶

In de jaren dertig organiseerde de RL, in navolging van de Tarakanreizen, ook enkele reizen voor meisjes. Een brochure duidde deze reizen aan als 'plezierreisesjes voor meisjes'.²⁷ In 1935 vertrokken honderden meisjes richting de Hardangerfjord met de *Slamat*.²⁸ De reizen waren bedoeld voor meisjes van dertien tot twintig jaar en speciaal voor leerlingen van de Nederlandse middelbare scholen, het gymnasium, de HBS en de MULO. De totale kosten voor de reis varieerden van dertig tot vijftig gulden. Het onderscheid in deze prijzen had te maken met de slaapgelegenheid voor de meisjes. 'Behalve dit verschil in slaapgelegenheid wordt er geen onderscheid gemaakt',²⁹ aldus een gids uit 1935. Verschil met de reis van de jongens is dat de meisjes minder corveediensten hadden en dat deze reizen geen kampeerreizen waren. Wie zich opgaf als leidster kon gratis mee. De voorkeur werd gegeven aan leraressen, afgestudeerden en zij die enige ervaring hadden met jeugdwerk.³⁰

Na het succes van de reis in 1935 organiseerde de RL in 1937 nog een meisjesreis naar Dartmouth. Meer dan driehonderd meisjes van verschillende onderwijsinstellingen gaven zich hiervoor op. De krant van Dartmouth, de *Dartmouth and South Hams Chronicle*, berichtte op 30 juli 1937 over de meisjes: 'it was felt that the interchange of companionship between them [de Nederlandse meisjes] and the young women of England could do

25 Gerardus C.J. Kuys, *De vrees voor wat niet kwam: Nieuwe arbeidsverhoudingen in Nederland 1935-1945, aan het voorbeeld van de Twentse textielindustrie* (Amsterdam UvA proefschriften 2010) 94.

26 Van Zijverden, 'Havermout met sperziebonen', 80-85.

27 MMR, inv.nr. DB4393, 'Plezierreisesjes voor meisjes naar de Hardangerfjord 1935'.

28 MMR, inv.nr. DB4391, 'Passagierslijst van het s.s. "Slamat" van de Rotterdamsche Lloyd 1935'.

29 MMR, inv.nr. DB4393, 'Plezierreisesjes voor meisjes naar de Hardangerfjord 1935'.

30 Ibidem.

so much for international peace – far more than the League of Nations'.³¹ Na de oorlog organiseerde de RL opnieuw reizen voor meisjes, dit keer met de *Borneo*, omdat de *Slamat* in 1941 door een aanval van Duitse bommenwerpers was gezonken. Ook deze reizen werden na één jaar niet meer voortgezet wegens de afnemende belangstelling.³²

Reisbeleving in het Interbellum: de invloed van media

Wat kunnen we zeggen over de toeristische ervaring in het Interbellum? In reisverslagen en plakboeken, zoals het plakboek van Cato Cool zijn naast beschrijvingen ook velerlei prentbriefkaarten en foto's toegevoegd. Volgens etnoloog en cultureel antropoloog Orvar Löfgren biedt het gebruik van dit beeldmateriaal een invalshoek voor de bestudering van de toeristische beleving. Hij beweert dat we tegenwoordig het pittoreske zien als een beeld, een fotoplaatje, maar in de achttiende eeuw was het een gebeurtenis, een focus waarbij mensen niet alleen hun ogen, maar al hun zintuigen gebruikten. Door nieuwe technologieën, zoals de camera en het product hiervan; de fotobriefkaart, vond volgens Löfgren in de negentiende eeuw een verandering plaats in de toeristische ervaring en werd het mogelijk het pittoreske in een beeld te vangen.³³

In het Interbellum werd het fotograferen voor steeds meer mensen toegankelijk. Gedurende de late negentiende eeuw werden de kosten voor het produceren van afbeeldingen goedkoper door ontwikkelingen in de fotografie, papierindustrie en het afdrukken. Hierdoor nam de populariteit van de fotografie toe. Speciale tijdschrift- en krantenartikelen informeerden hun lezers hoe zij mooie foto's konden maken. In een artikel uit *Het Algemeen Handelsblad* uit 1935 staat beschreven hoe men tijdens een vakantie naar Noorwegen het beste foto's kon maken. Zo dient men goed te letten op de belichting: 'Het groen van de dennen en beuken eet als het ware het licht op',³⁴ aldus het artikel. Ook worden in hetzelfde artikel onderwerpen opgesomd die gefoto-

31 HS, inv.nr. 1990.0613, 'Dutch girls' visit to Dartmouth: week of walking tours and sightseeing: Mayor on Young Women's Part as Peacemakers'.

32 HS, inv.nr. 1997.0647, *Algemeen Handelsblad* van vrijdag 10 augustus 1962 'Voor u mevrouw: de levendige lading van de Borneo (journaal van een meisjesreis)'.

33 Löfgren, *On holiday*, 75, 76.

34 HS, inv.nr. 2002.0526-03, 'Documenten betreffende kampeerreizen in 1935 en 1936 met het m.s. "Tarakan" gemaakt door G. Jansen, 14 stuks, Pagina's uit het *Handelsblad* over de voorgenomen reis en een fotowedstrijd daaromtrent'.

grafeerd kunnen worden, zoals de afvaart, een voorbijvarend schip, de ondergaande zon, de bezigheden aan dek, de landtochtjes en het landschap.³⁵

Volgens Löfgren hebben nieuwe technologieën invloed op de toeristische ervaring. De komst van de fotografie en het populaire gebruik van de camera in het Interbellum, maakten dat mensen hun ervaring konden vangen in een beeld. Het idee dat één afbeelding, de complete ervaring van een omgeving kan weergeven, komt naar voren in de volgende opmerking die Cato Cool noteerde bij een foto in haar plakboek: 'Wat een typische photo van Ulvik's omgeving'.³⁶ De foto toont een bebost berglandschap. Een landschap dat Cato Cool omschreef als 'typisch Ulviks'. Voor menig ander, die nooit in Noorwegen is geweest, roept het beeld misschien andere herinneringen op, bijvoorbeeld aan Zwitserland, Tsjechië, Kroatië, of een ander land met bergen en bossen. Het interessante aan de opmerking van Cato is, dat deze foto overal ter wereld gemaakt zou kunnen zijn, maar dat zij dit uitgerekend bestempeld als kenmerkend voor de omgeving van Ulvik. Hieruit blijkt de 'macht' van de fotografie, waarbij één beeld de ervaring van een grotere omgeving representeert.

Een andere manier waarop de invloed van media op de toeristische ervaring te ontdekken is, is te kijken naar de vergelijkingen die reizigers maken met deze technologieën in hun reisverslagen. Een voorbeeld hiervan is de film. Lena Spijkman vergeleek in 1926 het reizen per schip met het kijken naar een film:

Heerlijk zonnig was het. Alle mensen, tenminste vele, klommen naar het hoogste dek en koesterden zich daar eenige uren in de zon. Onafgebroken als een film, die afrolt, gleden blauwe, groene of grijsgetinte bergen voorbij, vele met besneeuwde hellingen en toppen, kleine groene laagvlakten aan den voet, waarin aardig de peuterig kleine heldergeverfde huisjes afstaken. Veel sparreboschen op de berghellingen; lager hing gras te drogen, in deze streken niet op den grond uitgespreid, maar over hekjes van twijgen hangend.³⁷

Ook Carel Vosmaer, die met zijn oom Willem Vosmaer in augustus 1926 een vakantie reis naar Noorwegen maakte met de *Gelria* van de KHL, noteerde

35 Ibidem.

36 MMR, inv.nr. H644, 'Plakboek van Mej. C. Cool gemaakt naar aanleiding van haar reizen in de jaren 1930-1936' (1932) 18.

37 IISG, Archief Nederlandse Reisvereniging ('s-Gravenhage), inv.nr. 32, 'Plakboek met het verslag van een reis naar Noorwegen. 1926'.

dat hij 'tot kwart voor tien genoten [heeft] van het voorbij glijdende als een film landschap'.³⁸

Tarakanner Arnoud Bakker benoemde de vele aanblikken die hij tijdens de tocht door de Sognefjord opdeed als het kijken naar een film:

Het is mooi weer en je hebt er een prachtig uitzicht. Allemaal rotsen die stijf uit het water oprijzen. Alles is met dennen bebost. Hier en daar weiland met een huisje. Heb al sneeuw gezien. Verscheidene beekjes met huisjes erlangs, die in zee uitmonden. Varen een prachtig gedeelte voorbij met dennen dicht begroeid, daartussen en aan de zee weiland. Daartussen een weiland met een huis van steen. Als de zon erop schijnt, en dat doet hij, is het prachtig. De toppen zijn noch in wolken gehuld.³⁹

Het schip en de toeristische beleving

Het schip bood de reizigers een ander uitzicht dan zij gewend waren: 'Scheveningen, vanaf de boot, was schitterend om te zien',⁴⁰ schrijft Cato Cool over haar eerste reis. Ook de HBS-er Koopmans ervaart dat het schip hem een andere blik biedt op wat hij al kent: 'In de verte zijn de vuren van de hoogovens te IJmuiden al te zien. Boven Noord-Holland is juist een onweersbui. Dit is vanuit zee een schitterend gezicht'.⁴¹ Vooral het uitzicht vanaf het dek werd bejubeld: 'Jo en ik gaan op 't achterdek van onze *Ariadne* zitten en maken een zonsondergang mee, zooals 'k tot nog toe nooit had beleefd. Bepaald indrukwekkend', schrijft Cato Cool.⁴²

In het reisverslag van de Tarakanner Koopmans komt naar voren dat niet alle gezichtspunten vanaf het schip, zoals het dek, een gelijk uitzicht bieden. Hij schrijft dat de eerste ochtend, rond half vijf bij zonsopkomst, allemaal jongens op het dek verschijnen om de zee te bekijken. Al gauw werden de jongens, Koopmans inclusief, echter door de leiders naar bene-

38 NA, Archief Vosmaer, 2.21.271, inv.nr. 820, 'Dagboek van een reis in Frankrijk, gemaakt door Carel J.J.G. Vosmaer, 1924, alsmede stukken betreffende een door hem met zijn oom Willem Vosmaer gemaakte reis naar Noorwegen, Zweden en Denemarken, 1926'.

39 HS, inv.nr. 1994.0836, 'Reisjournaal: ms. Tarakan'.

40 MMR, inv.nr. H644, 'Plakboek van Mej. C. Cool gemaakt naar aanleiding van haar reizen in de jaren 1930 - 1936' (1932) 3.

41 HS, inv.nr. 1994.0876, 'Tarakan-dagboek: 1935, 1936 en 1939' (1936).

42 MMR, inv.nr. H644, 'Plakboek van Mej. C. Cool gemaakt naar aanleiding van haar reizen in de jaren 1930-1936' (1932) 5.

den gestuurd. 'We kunnen nu wel door de patrijspoorten kijken', schrijft hij, 'waar het uitzicht natuurlijk min of meer beperkt is'.⁴³

Naast het beschrijven van het andere uitzicht dat het reizen per schip voor de reizigers biedt, besteden de passagiers in hun reisverslagen uitgebreid aandacht aan het gevolg dat een schommelend schip te weeg kan brengen. Als er in de reisverslagen een beschrijving opduikt van de woestheid van het water, volgt vaak een beschrijving over het zeeziek-zijn. De Tarakanners Arnoud Bakker en HBS-er Koopmans noteren bijvoorbeeld de deining van het water in hun dagboeken: 'Goede nacht gehad. Staan op. Zeer kalme zee, spiegelglad water',⁴⁴ schrijft de veertienjarige Arnoud in zijn reisverslag. 'De zee was wel minder rustig als op de heenreis, maar zeezieken waren er nog niet', schrijft Koopmans op de terugreis van zijn eerste reis.⁴⁵ Tijdens zijn eerste en tweede reis was de HBS-er niet zeeziek. Helaas gold dat niet voor zijn derde en laatste reis:

's Middags was de zee zeer woelig en genoten we van het schitterende gezicht op de vrij hoge golven. Het genot was echter van korten duur want de een na de ander sloop naar de reeling en luchtte zijn 'offer aan Neptunes', zoals de gebruikelijke uitdrukking daar voor is. Ik heb het vrij lang kunnen uithouden, maar toen werd het toch ook mijn beurt. 'k ben in mijn krib gekropen (...) en de slaap deed de bewegingen van schip en maag spoedig vergeten.⁴⁶

Tijdens de reis van Carel Vosmaer en zijn oom waren er zelfs passagiers die de reis wilden opgeven en bij Grinsby in Zweden aan wal wilden gaan, maar 'waarvan ze teruggehouden zijn', schrijft Carel in zijn reisverslag.⁴⁷ Ook Lena Spijkman is niet bestand tegen het wild deinende water:

[Omdat er] een flinke bries stond en het de laatste dagen ook reeds vrij hard gewaaid had, was het water eenigszins roerig en begonnen vele reizigers hiervan de minder aangename gevolgen te ondervinden. Ook ik voelde eene allervreemdste duizeling in het hoofd en haalde gauw uit mijne hut het middel tegen de zeeziekte, welke

43 HS, inv.nr. 1994.0876, 'Tarakan-dagboek: 1935, 1936 en 1939' (1935) 2.

44 HS, inv.nr. 1994.0836, 'Reisjourna[a]: ms. Tarakan'.

45 HS, inv.nr. 1994.0876, 'Tarakan-dagboek: 1935, 1936 en 1939' (1935) 7.

46 HS, inv.nr. 1994.0876, 'Tarakan-dagboek: 1935, 1936 en 1939' (1939).

47 NA, Archief Vosmaer, 2.21.271, inv.nr. 820, 'Dagboek van een reis in Frankrijk, gemaakt door Carel J.J.G. Vosmaer, 1924, alsmede stukken betreffende een door hem met zijn oom Willem Vosmaer gemaakte reis naar Noorwegen, Zweden en Denemarken, 1926'.

wandeling naar de onderzeesche gewelven ik niet volbracht, zonder in de gangen ettelijke malen tegen de leuning te zijn gebotst. Ik was blij, weer in de frissche lucht te komen en bleef een uurtje kalm zitten, waarna ik me weer beter gevoelde. Velen waren echter naar de hut gegaan, om dien avond niet weer 'boven water' te komen, zoodat er aan het diner weinig menschen verschenen. Gelukkig hield mijne maag zich goed en liet ik mij het eerste diner uitstekend smaken, gedachtig aan den raad, dat 't beter is met eene volle dan met een leege maag in zee te gaan.⁴⁸

Cato Cool beschrijft uitgebreid haar ervaring met het schommelende schip:

Zondag 30 Juli, een droevig begin van onze reis. Eigenlijk alleen zeeziek. Frans H. F. houdt 't eigenlijk den heelen dag alleen maar uit. Schommelend word er 's ochtends al toilet gemaakt. 't voorspelde niet veel goeds. Op de trap naar de eetzaal loopend, zegt Land me nog goedenmorgen. 'k dacht nog, hoe je en zo vlug nog kan loopen. Maar later bleek 't dat hij er vlugger 't bijtje bij neerlegde dan ik en ook dien dag niet meer verscheen. Ondertusschen liep 'k de eetzaal maar voorbij en was dankbaar dat 'k een stoel vond op 't bovendeck. 'k kreeg 't koud zonder mantel en plaid, maar gelukkig kwam Frans opdagen die me alle gewenschte dingen bracht, die me den verderen dag (...) voor verdere zeeziekte bewaarden. Van half tien tot 's avonds half elf heb 'k maar doodstil op twee stoelen gelegen en tenminste van de buitenlucht kunnen genieten. Prachtige zonsondergang en magnifiek luchten, die zeker wel anderhalf uur fleuren.⁴⁹

Ook tijdens de terugreis in 1933, schommelde het schip erg. 'Al is 't dan niet zoo erg als den vorigen keer',⁵⁰ schrijft Cato.

Ondanks dat zeeziek-zijn echt geen pretje is, klaagden de reizigers niet over het schip als vervoersmiddel en ook schrijft geen van de reizigers dat hij of zij nooit meer een reis per schip zou willen maken. De woordgrapjes die Lena verwerkt in haar verslag, zoals 'het niet meer boven water komen' en 'het is beter met een volle dan met een lege maag in zee te gaan', hebben

48 IISG, Archief Nederlandse Reisvereniging ('s-Gravenhage), inv.nr. 32, 'Plakboek met het verslag van een reis naar Noorwegen. 1926'.

49 MMR, inv.nr. H644, 'Plakboek van Mej. C. Cool gemaakt naar aanleiding van haar reizen in de jaren 1930-1936' (1933) 2,3.

50 Ibidem, 38, 39.

iets komisch. De reizigers zijn het er over eens dat zeeziek-zijn niet leuk is, maar ze lijken het te accepteren en proberen er op dat moment het beste van te maken.

Als een Vorst, met de hoofdletter 'V'

Hoewel zeeziek-zijn in de reisverslagen wel beschreven wordt, gaat de meeste aandacht uit naar het comfort en de luxe die het reizen per schip biedt. Dit beeld komt ook naar voren in de reisgidsen en brochures uit de jaren twintig en dertig. Deze brochures en gidsen presenteren het schip als vervoersmiddel bij uitstek. Het schip is in alle brochures prominent aanwezig, vaak afgebeeld op de voorzijde. De rederijen voorzagen de brochure soms van een dekplan zodat de aankomende passagiers een goed beeld konden vormen van het schip en van de hut die ze willen boeken. Veel brochures tonen daarnaast foto's waarop het interieur van de openbare ruimten van het schip te zien zijn, zoals de vestibule, het promenadedek en de eetzaal. Veel voorkomende afbeeldingen zijn de *social hall* en de rookkamer. 'Geen sociëteit is zoo gezellig als onze knusse rookkamer',⁵¹ vermeldt een gids van de Koninklijke Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij (KNSM). De foto's presenteren tezamen een beeld van luxe en comfort aan boord van het schip.

De gids van de KHL uit 1924 schilderde het schip af als het betere alternatief voor het reizen per trein:

Hier niet de gedachte aan volle treinen en stoffige coupés, de last van pasvisa, geen onaangename intermezzo's op douanestations, geen zorgen voor bagage of angst voor vergeefsche pogingen om tijdig hotelkamers machtig te worden, geen eindeloos uit- en inpakken van koffers. Eenmaal te Amsterdam of IJmuiden aan boord van de *Flandria* heeft men de rustige zekerheid, dat 15 dagen van zorgeloos genieten staan te wachten.⁵²

Twee jaar later gebruikt de KHL dezelfde tekst in haar brochure 'Noorsche Vacantiereizen' met de *Gelria*.⁵³ De gids van de SMN presenteert het reizen

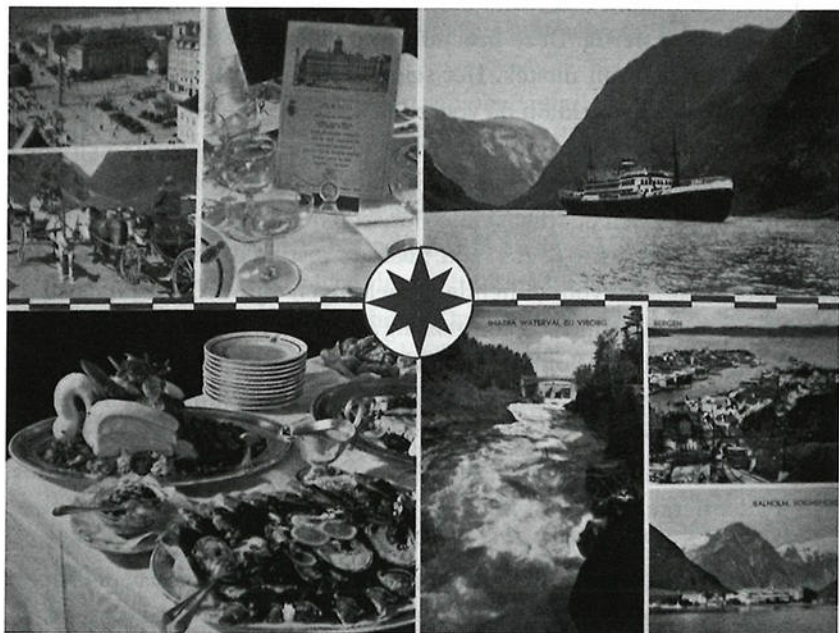
51 MMR, inv.nr. DB6527, 'Zomerreizen KNSM: 1934: Naar fjorden en blanke zomernachten'.

52 Ibidem.

53 MMR, inv.nr. DB6539, 'Noorsche vacantiereizen in juni, juli & augustus per s.s. Gelria, Koninklijke Hollandsche Lloyd, Amsterdam'.

met een schip op een andere manier en ziet geen noodzaak om het met een ander vervoermiddel te vergelijken:

Een zeereis zelf aan boord van onze passagiersschepen mag in zoover bekend worden verondersteld, dat wij meenen daaraan geen speciaal woord meer behoeven te wijden, om U de overtuiging te schenken, dat zij alle zorgen doet vergeten en in het algemeen aan het 'varen' op onze gerieflijke schepen dezelfde betekenis mag worden toegekend als aan 'genieten'.⁵⁴



Een afbeelding in een brochure over zomerreizen naar Noorwegen van de KNSM uit 1934.

Collectie Maritiem Museum Rotterdam.

De reizigers beamen dit beeld in hun reisverslagen. De ongehuwde Lena Spijkman maakte op 36-jarige leeftijd, via de NRV, in juli 1926 haar eerste vakantie-reis naar Noorwegen met de *ss Gelria* van de KHL.⁵⁵ Lena beschreef

54 HS, inv.nr. 1995-6445, 'Naar de Sognefjord, Oslo en Kopenhagen: 1-8 juli 1933: Stoomvaart Maatschappij Nederland.'

55 Centraal Bureau voor de Genealogie, 'Persoonskaart Lena Krina Kommerina Klaartje, geb. 06-04-1890, overl. 28-05-1975'.

haar eerste momenten op het schip alsof zij op een drijvend paleis was beland:

Ik liet mij mijne hut wijzen, waar mijne koffers reeds stonden en stapte toen weer naar het dek, om de gezellige drukte bij het inschepen gade te slaan. Het vertrek was bepaald op twaalf uur. Precies op tijd werd de brug opgeheeschen, de stoomfluit liet driemaal een zwaar gebrul hooren, de machine begon te werken en langzaam, eerst bijna onzichtbaar verwijderde de *Gelria* zich van den wal onder het geroep en gewuif van eene talrijke menschenmassa aan den wal. Eene ongekend heerlijke gewaarwording voor mij, die nooit tevoren op zulk een geweldig groot zeekasteel had gevaren, was het, toen het schip sneller begon te varen en ik mij hoog boven de golven voelde weggelijden. Het was gewoon een vorstelijk gevoel, dat mij eene zekere ontroering gaf, een oogenblik, dat ik nooit zal vergeten.⁵⁶

Deze ervaring van het 'vorstelijke gevoel' beschreef ook oud-militair Willem Vosmaer in een brief aan zijn neef Carel Vosmaer: 'Je zult je gevoelen als een rijke Vorst, een echte luxe leventje, vermoeyenis geene, eten heel veel, bij terugkomst 10 kg. in gewicht toegenomen. Als je een smoking hebt neem die dan mee, dat doe ik ook, er zal wel veel toilet gemaakt worden (...).'⁵⁷ Verder nam Willem zelf drie witte overhemden en een korte broek mee, omdat hij dat op reis een 'aangename dracht' vond. 'Een pet aan boord en een hoed aan de wal',⁵⁸ aldus Willem.

Besluit

De in dit artikel besproken reisverslagen en gedrukte reisgidsen en -brochures van rederijen en reisverenigingen uit het Interbellum bevestigen het beeld van comfortabel en luxueus reizen dat een vakantie per schip biedt. Uit de bronnen komt naar voren dat er niet getwijfeld kan worden aan de heerlijkheid van het varen met een vakantieschip. Hoe zeeziek de passagiers ook werden, niets lijkt het vorstelijke gevoel, dat het reizen per

56 IISG, Archief Nederlandse Reisvereniging ('s-Gravenhage), inv.nr. 32, 'Plakboek met het verslag van een reis naar Noorwegen. 1926'.

57 Nationaal Archief (NA), Archief Vosmaer, 2.21.271, inv.nr. 820, 'Dagboek van een reis in Frankrijk, gemaakt door Carel J.J.G. Vosmaer, 1924, alsmede stukken betreffende een door hem met zijn oom Willem Vosmaer gemaakte reis naar Noorwegen, Zweden en Denemarken, 1926'.

58 Ibidem.

schip in de jaren twintig en dertig met zich meebracht, aan te tasten. Naast de ervaring van het reizen per schip *an sich* speelden media, zoals fotografie en film, een grote rol in de toeristische ervaring. De fotografie had in tegenstelling tot de film een directe invloed op de ervaring. De passagiers gebruikten de fotocamera om hun reis vast te leggen. Het medium beïnvloedde de manier van kijken en de ervaring van de passagiers. Hoewel er door de passagiers niet aan boord werd gefilmd, speelde de film echter wel een rol in de manier hoe de passagiers hun ervaring beschreven. Daarom beïnvloedde de film de toeristische ervaring indirect.

Dit artikel heeft gepoogd de reiservaring van personen uit de 'nieuwe doelgroepen' te schetsen, zoals de onderwijzeres Lena Spijkman en de Tarakanners Koopmans en Bakker. Ongeacht of de passagiers de gehele reis met 'hun' schip door de Noorse fjorden voeren of dat zij een geheel verzorgde vakantie hadden geboekt waarbij enkel hutten op reguliere lijndiensten werden afgehuurd, het verblijf op het schip en het varen speelden een grote rol in reisverslagen van de passagiers, zowel in tekst als in beeld. Door de analyse van handgeschreven reisverslagen, toeristische brochures en reisgidsen is het mogelijk de reisbeleving te onderzoeken van Nederlandse passagiers naar Noorwegen. Reisverslagen in manuscriptvorm bieden een zeldzame inkijk in de belevingswereld van de passagier. Op deze manier geeft dit artikel meer inzicht in één van de sectoren van het maritieme toerisme in de jaren twintig en dertig en is daarmee een aanvulling op de geschiedenis van de Nederlandse cruise- en pleziervaart.

Over de auteur

Iris van der Zande voltooide in juni 2014 haar bachelor Geschiedenis aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. Gedurende haar bachelor is ze geïnteresseerd geraakt in egodocumenten als bron. Ze heeft zich naast reisverslagen ook verdiept in brieven van Amsterdamse en Rotterdamse zeemannenvrouwen uit de zeventiende eeuw en poëziealbums uit de negentiende eeuw. Momenteel volgt zij een tweejarige onderzoeksmaster aan de Universiteit van Amsterdam die zij in juni 2017 hoopt af te ronden.

Rituelen op reis

Culturele vormgeving aan boord van Nederlandse trans-Atlantische passagiersschepen, 1840-1960

Hans Krabbendam

Abstract

The central question of this article is whether migrants in the nineteenth and early twentieth centuries marked their transatlantic passage with rituals. Did they and other facilitators attribute symbolic meaning to this phase of movement and did these rituals change over time as a result of the modernization of transport? The essay confirms the ritual importance of the trip and the changes in the transition from sail to steam. For most passengers the ocean crossing was a once in a life-time event, yet they turned to rituals to assuage their anxieties or mark their decision to move. Crossing the Atlantic changed from an adventure to a regular (and luxurious) ferry service, which encouraged corporations to invent new rites of passage. The conclusions are based on research data from Dutch immigrants traveling to the US between 1840-1930. The findings can be applied to further investigation of the connection between type of rituals and mode of transportation, destination, class, age, nationality, and gender. Rituals and other cultural expressions mirrored the composition of the passenger groups

In de film *Titanic* pendelen Leonardo DiCaprio en Kate Winslett tussen de verschillende dekken en klassen en verkiezen een spontaan feest onderdeks boven een gespannen diner in de eerste klasse. Hoewel deze film niet speciaal over emigratie gaat, vertolkt de film de romantiek van de emigratie-ervaring. De vrolijke momenten aan boord, soms spontaan, soms zorgvuldig gepland, compenseerden de spanning en ontbering. Waren deze feesten onderdeel van een breder patroon van rituelen tijdens de emigratie? En maakten ook andere culturele uitingen zoals religie deel uit van dat patroon en van scheiding en binding tussen verschillende doelgroepen? Deze vragen passen in de recente belangstelling voor de culturele kant van het maritieme verleden. De aandacht voor culturele uitingen aan boord en