

‘Varen en Genieten’

De zee cruises van de Stoomvaart Maatschappij Nederland en de Rotterdamse Lloyd, 1870-1940



Masterscriptie ‘Colonial and Global History’

J.F. Muller - S1287206

Scriptiebegeleider:

Dr. A.M.C. van Dissel

Tweede lezer:

Prof. dr. M. van Groesen

Opleiding Geschiedenis

Universiteit Leiden

Datum: 30-10-2017

Bronnen afbeeldingen voorblad:

Nationaal Archief te Den Haag (NL-HaNA), Archief van de stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), 1870-1972 (2.20.23) (Archief SMN, 1870-1972)

Inv. nr. 231, Brochure "Nederland Express" Holland-Genua, 1929.

Inv. nr. 235, Brochure toeristenreizen naar Southampton – Algiers en Genua per Stoomvaart Maatschappij Nederland, 'Varen en Genieten', 1928.

Inv. nr. 239, Brochure reis met onbekende bestemming, 1934-1935.

Maritiem Museum Rotterdam (MMR)

Inv. nr. DB0536-03, Rotterdamse Lloyd Vacantie-Reizen, 1913.

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Hoofdstuk 1 – De ontwikkelingen van de SMN en de RL in de periode van 1870-1940.....	12
Voorgeschiedenis van de SMN en de RL	12
De relatie tussen de rederijen en de Nederlandse overheid	14
De bedrijfsorganisaties en samenwerkingsinitiatieven	16
Ontwikkeling passagiersvloot van de ‘Nederland’ en de Lloyd.....	17
De lijndienst naar Indië en de passagiers.....	22
De economische ontwikkeling van de rederijen	23
Hoofdstuk 2 – De zeecruises van de SMN en de RL binnen de lijndienst op Nederlands-Indië	27
Het ontstaan van de zeecruise binnen de lijndienst op Nederlands-Indië	27
Economische drijfveren.....	34
Ontwikkeling van het toerisme	37
Hoofdstuk 3 – De zeecruises buiten de lijndienst van de SMN en de RL.....	44
Zeecruises van de SMN en de RL.....	44
Drijfveren achter de organisatie van de zeecruises buiten de lijndienst	50
Zeecruises binnen en buiten de lijndienst.....	57
Conclusie	61
Geraadpleegde bronnen en literatuur	66
Bijlagen	72
Bijlage 1.1: De passagiersschepen van de Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’ vóór 1940	72
Bijlage 1.2: De mailschepen van de Rotterdamse Lloyd vóór 1940	74
Bijlage 2: Passagetarieven Stoomvaart Maatschappij Nederland en Rotterdamse Lloyd 1909-1939	75
Bijlage 3.1: Overzicht zeecruises buiten de lijndienst voor 1940, Stoomvaart Maatschappij Nederland.....	78
Bijlage 3.2: Overzicht zeecruises buiten de lijndienst voor 1940, Rotterdamse Lloyd	81

Inleiding

‘Van het gure noorden naar het zoele zuiden: winter retours naar de Middellandsche Zee per N.V. Stoomvaart Maatschappij “Nederland” en N.V. Rotterdamsche Lloyd’¹

Met dergelijke reclameslogans probeerden de Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’ (SMN) en de Rotterdamse Lloyd (RL) toeristen ervan te overtuigen om te embarkeren op het traject Amsterdam-Genua of Rotterdam-Marseille. Deze trajecten waren onderdeel van hun lijndienst op Nederlands-Indië. Vanaf het begin van de twintigste eeuw werd dit Europese gedeelte van de passagierslijndienst als zeecruise geadverteerd. Aan het traject dat onder andere liep via de Middellandse Zee, werden diverse tussenstops toegevoegd ten behoeve van het toerisme. Dit waren veelal zonnige kustplaatsen zoals Lissabon en Tanger. Passagiers konden zich inschrijven voor excursies die vanuit de havensteden plaatsvonden, tevens was er sprake van een programma van vermaak aan boord van de passagiersschepen.

Een tweede categorie vormde de cruises die de SMN en de RL vanaf de jaren twintig buiten de lijndienst op Indië organiseerden. Voor deze reizen werden passagiersschepen ingezet die ook dienst deden op de hoofdlijn. De zeecruises vonden plaats in het zomerseizoen en vingen aan vanuit de havens van Amsterdam of Rotterdam. De rondreizen hadden uiteenlopende bestemmingen zoals de Noorse fjorden, Schotland, de Canarische Eilanden en er werden eveneens tripjes met een onbekende bestemming georganiseerd. Net als tijdens de plezierreizen die werden aangeboden binnen de lijndienst, gold dat er zich aan boord verschillende vormen van vermaak afspeelden zoals dansavonden en concerten. Verder kon men zich tijdens de zeereis inschrijven voor excursies die plaatsvonden vanuit de havens die werden aangelopen.²

Opmerkelijk is dat de ‘Nederland’ en de Lloyd zeecruises in het leven riepen, terwijl zij tegelijkertijd door de Nederlandse overheid werden gesubsidieerd. De koloniale rederijen hadden een post- en passagecontract met de regering afgesloten dat hen verplichtte om op regelmatige wijze post, gouvernementspassagiers en militairen naar Nederlands-Indië te vervoeren. Hier stond tegenover dat de rederijen voor iedere afgelegde reis subsidie ontvingen. Toch besloten de directies van de SMN en de RL ondanks deze subsidieregeling om zeecruises als aanvullende bedrijfsactiviteit te ontplooiën. Dit werkstuk onderzoekt hoe dit mogelijk was en hoe de cruiseactiviteiten van beide

¹ Nationaal Archief te Den Haag (NL-HaNA), Archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), 1870-1972 (2.20.23) (Archief SMN, 1870-1972), inv. nr. 239, Diverse cruise-folders enz. van afd. Passagedienst, 1936.

² NL-HaNA, Archief SMN 1870-1972, inv. nr. 235, diverse cruisefolders; Stadsarchief Rotterdam (SAR), Archief van de N.V. Koninklijke Rotterdamse Lloyd: Correspondentie, 1929-1976 (454-05) (Correspondentie RL), inv. nrs. 1237-1240, cruises algemeen 1930-1939.

rederijen zich ontwikkelden. De vraag die in dit onderzoek centraal staat is waarom de ‘Nederland’ en de Lloyd zeecruises organiseerden vanaf 1870 tot aan de Tweede Wereldoorlog. De verantwoording voor de periodisering wordt verderop in de inleiding belicht. Deze studie redeneert vanuit het perspectief van de rederijen en is geen economische geschiedenis. Er wordt onderzocht welke interne en externe factoren de directies van beide rederijen er toe dreven om zeecruises in het leven te roepen.

De toeristische reizen die zowel binnen als buiten de lijndienst plaatsvonden, werden op verschillende manieren geadverteerd. Termen zoals ‘vakantie-reizen’, ‘plezierreizen’, ‘zomerreizen’ en ‘kruistochten’ werden regelmatig gebruikt in krantenadvertenties en het bedrijfsdrukkwerk van de rederijen. In deze scriptie wordt de term ‘zeecruise’ gehanteerd om de plezierreizen aan te duiden die beide koloniale rederijen organiseerden. Een zeecruise wordt hier gedefinieerd als een meerdaagse toeristische plezierreis op zee waarbij onderweg verschillende kustplaatsen worden aangedaan. Er vinden hierbij vormen van vermaak plaats, zowel aan boord als op het land. Het hoofddoel van een zeecruise is het vervoeren en amuseren van de passagiers, die tegen betaling mochten deelnemen aan de rondreis.³ Bij de cruises binnen de lijndienst verschilden de cruise-passagiers van de andere reizigers. Voor de toeristen was de reis met het passagiersschip een doel op zich terwijl voor de Indiëgangers de zeereis puur het middel was om op hun bestemming te komen. Bij de zeecruises buiten de lijndienst voeren vrijwel alleen vakantiegangers mee.

De geschiedenis van cruises met stoomschepen op zee gaat terug tot aan het begin van de negentiende eeuw. Ferry de Goey geeft in het artikel ‘De HAL, Carnival Cruises en de cruise-industrie in de twintigste eeuw’ een periodisering van deze historie. De auteur deelt de geschiedenis van de cruise-industrie op in vijf periodes: de voorlopers van de cruisevaart tot 1810, de eerste ‘excursies’ en cruises van 1810 tot 1918, de cruiseperiode tijdens de ‘tourist graze’ van 1918-1940, de opkomst van de moderne cruisevaart van 1945-1970 en tot slot de ontwikkeling van de cruise-industrie tot ‘big-business’ vanaf het jaar 1970 tot en met 2000.⁴ Michael B. Miller, de auteur van het omvangrijke overzichtswerk *Europe and the Maritime World*, schaarft zich achter deze periodisering. Hij stelt dat zich in de jaren dertig een ‘time of troubles’ voltrok voor de scheepvaartmaatschappijen ten gevolge de mondiale economische crisis. Het was daarentegen volgens de auteur een ‘golden age’ voor zeecruises dankzij de grote vraag naar plezierreizen in die tijd.⁵

De bakermat van de zeecruise met stoomschepen lag in Groot-Brittannië. De eerste kleinschalige zeecruises werden aangeboden door Britse rederijen aan het begin van de negentiende

³ Gedeeltelijk gebaseerd op definitie die De Goey hanteert in: Ferry de Goey, ‘De Holland Amerika Lijn, Carnival Cruises en de cruise-industrie in de twintigste eeuw’, *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 26:1 (2007) 17-38.

⁴ Ferry de Goey, ‘De Holland Amerika Lijn’, 18.

⁵ Michael B. Miller, *Europe and the Maritime World: A Twentieth-Century History* (Cambridge 2014) 252-257.

eeuw.⁶ De Britse Peninsular & Oriental Steam Navigation Company (P&O) organiseerde de eerste commerciële zeevaart in 1844.⁷ De belangrijkste reden voor de maatschappijen om naast hun reguliere bedrijfsactiviteiten cruises aan te bieden was om tegenwicht te bieden aan de hoge exploitatiekosten die kwamen kijken bij het in de vaart houden van een stoomschip. Tevens konden de cruises inclusief de excursies vrij eenvoudig worden ingepland. Dit was mogelijk omdat stoomschepen in tegenstelling tot zeilschepen niet langer afhankelijk waren van de wind en andere weersomstandigheden om te kunnen uitvaren. De schepen van de rederijen konden volgens een dienstregeling varen.⁸ Vanaf de jaren tachtig van de negentiende eeuw gingen ook andere rederijen zich richten op zeevaarten. Zo werd in 1881 door de *Inter-Oceanic Steam Yachting Company* de eerste commerciële rond-de-wereld cruise op touw gezet.⁹

De Duitse en Franse rederijen volgden eind negentiende eeuw het voorbeeld van de Britten.¹⁰ Het ging toentertijd vooral om scheepvaartmaatschappijen met een trans-Atlantische lijndienst die zeevaarten gingen aanbieden. Belangrijke spelers waren de Britse Cunard Line, de Duitse Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG)¹¹ en de Franse Compagnie Générale Transatlantique (CGT).¹² De beweegredenen van deze rederijen om zeevaarten aan te bieden waren economisch, politiek en sociaal van aard. De economische drijfveer was het gevolg van de hevige concurrentiestrijd op de vaarroute tussen Europa en Noord-Amerika. Omdat er op den duur zoveel verschillende rederijen een lijndienst met de Verenigde Staten onderhielden, bleven de passagertarieven op het traject tussen Europa en de VS laag. Verder was de vraag naar passages nihil in de wintermaanden. Deze factoren zorgden voor verminderde inkomsten. Het opleggen van schepen leverde weinig op en het inzetten van reserveschepen voor zeevaarten was zodoende een aantrekkelijke manier om extra inkomsten te verwerven.

Het strikte politieke beleid dat werd gehanteerd in de VS, was een tweede belangrijke drijfveer voor de maatschappijen om cruises te organiseren. De Amerikaanse overheid wierp tijdens het interbellum migratiebeperkingen op. Hierdoor moesten de rederijen op zoek gaan naar alternatieve vormen van inkomsten omdat de migrantenstroom vanuit Europa sterk afnam. De

⁶ John Armstrong and David M. Williams, 'The steamboat and popular tourism', *International Journal of Maritime History* 26:1 (2005) 61-77.

⁷ David Howarth en Stephen Howarth, *The story of P&O: the Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* (Londen 1986).

⁸ Lane Kendall, *The Business of Shipping* (Londen 1986) 323-325.

⁹ David M. Williams, 'The Extent of Transport Services' Integration: SS Ceylon and the First "Round the World" Cruise, 1881-1882', *International Journal of Maritime History* 15:2 (2003) 135-146.

¹⁰ Miller, *Europe and the Maritime World*, 252-257.

¹¹ Arnold Kludas, *Vergnügungsreisen zur See: eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt, Band 1: 1889 – 1939* (Hamburg 2001).

¹² Marthe Barbance en Roger Vercelet, *Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique: un siècle d'exploitation* (Parijs 1955).

sociale beweegreden van de rederijen ontstond omdat er vanuit de Amerikaanse samenleving in die tijd daarentegen een grote vraag naar zee cruises opkwam. De Amerikanen wilden op zoek gaan naar hun *roots* en het klassieke Europa van hun voorvaders bezoeken. Daarnaast zorgde de Amerikaanse drooglegging (1920-1933) voor een belangrijke stimulans in de vraag naar zee cruises.¹³ Binnen de lijndienst zelf werden er maatregelen getroffen om toeristen te kunnen vervoeren naast de eerste klasse passagiers en landverhuizers. Lorraine Coons schetst deze ontwikkeling en stelt dat tijdens het interbellum de 'third tourist cabin' in het leven werd geroepen.¹⁴

Een grote Nederlandse rederij met een trans-Atlantische lijndienst die zich op cruises ging richten was de Holland-Amerika Lijn (HAL). Zij begon hier vlak voor de Eerste Wereldoorlog mee met dezelfde beweegredenen als de buitenlandse concurrentie. De cruises van de HAL werden in de wintermaanden georganiseerd en gingen vooral aan vanuit Amerika. De cruises voeren langs bestemmingen binnen Europa en er werden reizen naar de Caraïben georganiseerd. R.H. Krans geeft in het artikel 'Leaving New York February 6th' een gedegen overzicht van de geschiedenis van de plezierreizen van de HAL. Krans baseert zich hierbij op aantekeningen van A.D. Wentholt, de auteur van het meest omvangrijke overzichtswerk over 'de Lijn'.¹⁵

De SMN en de RL waren niet de enige koloniale rederijen die cruiseprogramma's opstelden. Enkele buitenlandse concurrenten waren al eerder begonnen met het organiseren van zee cruises naast hun reguliere bedrijfsactiviteiten. Voorbeelden hiervan waren het eerder genoemde Britse P&O, de Duitse Norddeutscher Lloyd (NDL)¹⁶ en de Franse Messageries Maritimes (MM).¹⁷ Deze rederijen onderhielden ook een lijndienst naar Zuidoost-Azië via het Suezkanaal. Zij organiseerden vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw plezierreizen die zowel binnen als buiten hun lijndienst vielen. De cruises boden een rendabele uitweg wanneer de vraag naar passage op de lijndienst afnam ten gevolge van het laagseizoen of door een economische crisis. De maatschappijen speelden verder ook in op de grote vraag naar zee cruises die vooral in het interbellum ontstond.¹⁸

De vraag naar zee cruises met stoomschepen ontwikkelde zich al eerder. John K. Walton stelt in het artikel 'Tourism and Maritime History' dat er nog te weinig onderzoek is gedaan naar de relatie

¹³ Krans, R.H., 'Leaving New York February 6th: Het cruisebedrijf van de Holland-Amerika Lijn in de tijd van de passagierslijnvaart', in: *Rotterdams Jaarboekje 1997* (1998) 316-370.

¹⁴ Lorraine Coons en Alexanders Varias, *Tourist Third Cabin Steamship travel in the interwar years* (Gloucestershire 2016) 38-104.

¹⁵ Krans, 'Leaving New York', 316-370; A.D. Wentholt en Cornelis Borstlap, *Brug over den Oceaan: Een eeuw geschiedenis van de Holland Amerika Lijn* (Amsterdam 1973).

¹⁶ Kludas, *Vergnügungsreisen zur See*, 195-215.

¹⁷ Howarth, *The story of P&O*, 47-48; Marie-Francoise Berneron-Couvenhes, 'La croisière: du luxe au demi-luxe: Le cas des messageries maritimes (1850-1960)' *Entreprises et Histoire* 46:1 (2007) 34-55; David M. Williams, 'Market Pressures and Innovation: The Orient Steam Navigation Co. and the Development of Pleasure Cruising, 1888-1900', *The Northern Mariner/Le Marin du nord* 10:4 (2000) 1-12.

¹⁸ Miller, *Europe and the Maritime World*, 252-257.

tussen het maritieme toerisme en maritieme geschiedenis. Volgens Walton bestond er al een enorme toename in het maritieme toerisme vanaf de achttiende eeuw. Dit was volgens hem het gevolg van het feit dat de zee fungeerde als bestemming, transportmedium maar ook als basis voor pleziertochten. Williams beschrijft in het artikel 'Humankind and the Sea: The Changing Relationship since the Mid-Eighteenth Century' dat de relatie tussen de mens en de zee in de eerste plaats puur en alleen economisch van aard was. Vanaf 1750 begon deze relatie ook een sociale dimensie te krijgen. Men kreeg steeds meer interesse in de zee voor recreatieve doeleinden en vanaf 1850 nam Williams een toenemende vraag naar zee cruises waar.¹⁹

De ontwikkeling van toerisme, reisorganisaties en -agentschappen speelde eveneens een stuwende rol in de vraag naar plezierreizen. De geschiedenis hiervan wordt nauwgezet weergegeven in L. Withey's boek *Grand Tours and Cook's Tours*²⁰ en in het werk van P. de Grootte, *Panorama op toerisme*.²¹ De ontwikkeling van de ontspanningscultuur en de opkomst van het verlof en vakantie komen naar voren in diverse artikelen in de bundels onder redactie van Beckers en Leeuw.²² Het is van belang voor dit onderzoek om te achterhalen in hoeverre deze ontwikkelingen de vraag naar cruises van de RL en SMN vanuit Nederland beïnvloedden.

Zoals eerder naar voren kwam is de hoofdvraag van dit werkstuk waarom de 'Nederland' en de Lloyd zee cruises aanboden in de periode van 1870-1940. Waren de beweegredenen vergelijkbaar met die van de (buitenlandse) concurrentie? Als uitgangspunt voor dit onderzoek is het oprichtingsjaar van de SMN genomen, met als eindpunt het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in Nederland. Deze tijdsafbakening is geselecteerd op basis van de periodisering van De Goey. De plezierreizen die de SMN en de RL organiseerden in de periodes van de eerste cruises (1810-1914) en de 'tourist graze' (1918-1940) worden onderzocht. Naar de cruises van de twee koloniale rederijen is, in tegenstelling tot de plezierreizen van de HAL, nog geen gedegen onderzoek gedaan. Dit werkstuk tracht dit hiaat in de geschiedschrijving op te vullen door de drijfveren die de 'Nederland' en de Lloyd hadden om zee cruises te organiseren, te achterhalen.

Dit onderzoek draagt tevens bij aan het debat omtrent de ontwikkeling van de vooroorlogse cruise-industrie in Nederland. De Goey stelt dat de Nederlandse cruise-industrie internationaal gezien laat op gang kwam maar dat tijdens het interbellum de basis voor het cruisewezen van Nederland werd gelegd. Nederland was een volger van de buitenlandse ontwikkelingen op het

¹⁹ David M. Williams, 'Humankind and the Sea: The Changing Relationship since the Mid-Eighteenth Century', *International Journal of Maritime History* 22:1 (2010) 1-14.

²⁰ Lynne Withey, *Grand Tours and Cook's Tours: A History of Leisure Travel 1750-1915* (New York 1997).

²¹ Patrick de Grootte, *Panorama op toerisme: Handboek toerisme management in een internationaal perspectief* (Leuven 1999).

²² Theo Beckers en Hans Mommaas ed., *Het vraagstuk van den vrijen tijd: 60 jaar onderzoek naar vrije tijd* (Leiden 1991); Leeuw, K.P.C. de, M.F.A. Linders-Rooijendijk en P.J.M. Martens ed., *Van ontspanning en inspanning: Aspecten van de geschiedenis van de vrije tijd* (Tilburg 1995).

gebied van zee cruises. Waarom dit zo was dient volgens de auteur nader te worden onderzocht.²³ De resultaten van dit onderzoek kunnen bijdragen aan een verklaring waarom Nederland deze volgersrol vervulde. Zo wordt vastgesteld wat de schaal was waarop de SMN en de RL cruises organiseerden, wat de bijdrage van de rederijen was aan de vooroorlogse Nederlandse cruise-industrie en waarom de koloniale rederijen zich relatief laat op het aanbieden van zee cruises gingen richten.

De historiografie verschaft geen duidelijk antwoord op de vragen waarom, wanneer en hoe vaak de SMN en de RL in de periode van 1870 tot 1940 zee cruises organiseerden. Er bestaan diverse overzichtswerken die de bedrijfs- en vlootgeschiedenis van beide rederijen beschrijven. Het ontbreekt echter aan wetenschappelijke studies over de 'Nederland' en de Lloyd. Er zijn de afgelopen decennia vooral populairwetenschappelijke werken, gedenkboeken of jubileumboeken uitgebracht. Voorbeelden hiervan zijn *De eeuw van de Nederland* door A.J.J. Mulder en *Tachtig jaren varen met de Nederland* door I.J. Brugmans.²⁴ Wat betreft de Lloyd zijn de twee belangrijkste overzichtswerken *Van Barkschip tot Willem Ruys* door F.W.G. Leeman en *Van Willem III tot Willem Ruys* door A. Lagendijk.²⁵ De publicaties geven een gedetailleerd beeld van de (economische) geschiedenis van beide rederijen en hoe de vloot er jaarlijks uitzag.

De hierboven genoemde publicaties gaan daarentegen niet breedvoerig in op de zee cruises die de rederijen aanboden in de periode voorafgaand aan de Tweede Wereldoorlog. Zo blijft het onduidelijk waarom en wanneer welk traject de cruises binnen de lijndienst aflegden. Wat betreft de rondvaarten die naast de lijndienst op Indië werden georganiseerd, ontbreekt ieder overzicht. Zo blijven ook de drijfveren van de directies van de 'Nederland' en de Lloyd om dergelijke cruises aan te bieden onbekend. Over de plezierreizen voor jongeren die de SMN en de RL organiseerden in de jaren dertig van de twintigste eeuw is meer bekend. Deze reizen die de Noorse fjorden en Schotland als bestemmingen hadden, werden volbracht met een omgebouwd vrachtschip van de 'Nederland' en een passagiersschip van de Lloyd. Iris van der Zande gaat in op deze reizen in haar gepubliceerde bachelor scriptie en in het artikel van Jan van Zijverden komen de jongerenreizen uitgebreid aan bod.²⁶

In de algemene overzichtswerken omtrent de Nederlandse passagiersvaart in de negentiende en twintigste eeuw, komt de rol die de SMN en de RL in de vooroorlogse cruise-industrie speelden zeer beperkt naar voren. Bert L.T. van der Linden gaat in het boek *De 'bootreis' naar Indië met de*

²³ De Goey, 'De Holland Amerika Lijn', 33.

²⁴ Mulder, *De eeuw van de 'Nederland'*; I.J. Brugmans, *Tachtig jaren varen met de Nederland* (Den Helder 1950).

²⁵ Leeman, *Van Barkschip tot Willem Ruys*; A. Lagendijk, *Van de Willem III tot de Willem Ruys* (Enschede 1983).

²⁶ Iris van der Zande, 'Naar de Noorse fjorden! Nederlandse cruisereizen naar Noorwegen en de reisbeleving van haar passagiers in het Interbellum', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 34:2 (2015) 23-40; Jan van Zijverden, 'Havermout met sperziebonen, havermout met mokkapunt! Jeugdreezen met schepen van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' en de Rotterdamse Lloyd 1935-1962' in: Henk Dessens, Lucas Veeger en Jan van Zijverden ed., *Verhalen van het water: scheepvaart en mensen in de twintigste eeuw* (Amsterdam 1997) 80-85.

Rotterdamsche Lloyd en de 'Nederland' tussen 1899 en 1949 kort in op de toeristische reizen binnen de lijndienst die als 'kruistochten' werden geadverteerd. Hij stelt dat in de advertenties Nederlands-Indië of Java als eindbestemming vaak werden weggelaten.²⁷ De publicatie *Oceaanreuzen: een eeuw Nederlandse passagiersvaart* door Anne Doedens en Liek Mulder wijdt een hoofdstuk aan de cruisevaart. De SMN en de RL worden hierbij genoemd als voorbeelden van rederijen die toeristische cruises in combinatie met de lijndienst op Nederlands-Indië aanboden. Een gedetailleerde beschrijving van de cruises ontbreekt echter.²⁸ G.J. de Boer gaat in het werk *Nederlandse passagiersschepen: van maildienst tot cruisevaart* in op de toeristische vaarten van de SMN en RL maar blijft hierbij erg op de vlakte. De Boer gaat uitgebreider in op de cruises van de HAL.²⁹

De belangrijkste primaire bronnen die voor dit onderzoek zijn geraadpleegd, zijn de jaarverslagen van de rederijen, de directienotulen van de RL, het correspondentiearchief van de Lloyd, cruisefolders, brochures en krantenberichten. De jaarverslagen geven een inzicht in het reilen en zeilen van beide scheepvaartmaatschappijen. Door middel van het uitbrengen van jaarverslagen legden de directies van de SMN en de RL verantwoording af aan de aandeelhouders voor het gevoerde beleid. De samenstelling van de vloot wordt er in toegelicht, net als de exploitatie- en bedrijfskosten. Niet geheel onbelangrijk voor de aandeelhouders werden in de verslagen ook de uitgekeerde dividenden gerapporteerd. Voor dit onderzoek is het van belang of de directies de georganiseerde zee-cruises ook beschreven in de jaarverslagen. Werd het door het bestuur van belang geacht dat de aandeelhouders juist wel of niet op de hoogte waren van dergelijke nevenactiviteiten? Men dient het jaarverslag als historische bron te benaderen met een kritische blik. De beweringen in de jaarverslagen worden niet altijd ondersteund met cijfers. De jaarrekeningen zijn zo opgesteld dat ze maar in beperkte zin informatie prijsgeven. Zo zijn bijvoorbeeld de vracht- en passagegelden op de balansen van de 'Nederland' en de Lloyd niet gescheiden weergegeven.

Van de RL zijn er verder nog enkele schriftelijke verslagen van directievergaderingen overgeleverd, deze ontbreken echter voor de SMN. De notulen van de Lloyd lopen van 1929 tot 1937 en geven onder andere inzage in het besluitvormingsproces aangaande de organisatie en het aanbieden van cruises. Er is tevens een correspondentiearchief omtrent zee-cruises van de RL beschikbaar. De briefwisselingen en telegrammen uit dit archief geven een inzicht in de interne en externe communicatie van de rederij die kwam kijken bij het organiseren van een cruise. Ze bevat hiernaast ook andere belangrijke informatie zoals passagierslijsten en programmaboekjes van de rondreizen.

²⁷ Bert L.T. van der Linden, *'Nou ... tabé dan!' De 'bootreis' naar Indië met de Rotterdamsche Lloyd en de 'Nederland' tussen 1899 en 1949* (Hilversum 2010).

²⁸ Anne Doedens en Liek Mulder, *Oceaanreuzen : een eeuw Nederlandse passagiersvaart* (Baarn 1990).

²⁹ G.J. de Boer, *Nederlandse passagiersschepen : van maildienst tot cruisevaart* (Alkmaar 1976).

De archieven van de 'Nederland' en de Lloyd, Het Scheepvaartmuseum te Amsterdam en het Maritiem Museum Rotterdam bevatten een uitgebreide collectie van cruisefolders, brochures en programmaboekjes. Deze zijn veelal uitgegeven in het Nederlands maar ook in het Engels, Frans en Duits. De documenten geven inzage in de prijzen en de dienstregeling van de zee cruises die binnen de lijndienst werden aangeboden. Ook de bestemmingen en scheepsnamen worden er duidelijk aangegeven. Er zijn aparte cruisefolders uitgegeven voor de rondvaarten die buiten de lijndienst werden aangeboden. Deze geven een overzicht van de ticketprijzen, het traject en de schepen die hiervoor werden ingezet. De folders verschaffen echter geen duidelijk antwoord op de vragen of een cruise daadwerkelijk heeft plaatsgevonden en hoeveel passagiers er embarkeerden. Dit is echter in enkele gevallen na te gaan doordat de afvaart- en aankomstdata van de rondvaarten werden gepubliceerd in de nationale kranten die in te zien zijn via Delpher.³⁰ Hierbij worden ook dikwijls de passagiersaantallen genoemd.

Het onderzoek is onderverdeeld in drie hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk spitst zich toe op de ontwikkeling van de lijndiensten op Nederlands-Indië in de periode van 1870 tot 1940. De samenwerkingsinitiatieven tussen beide rederijen en het post- en passagecontract worden onder de loep genomen. Verder worden de bedrijfsstructuren en de jaarlijkse vloeten van passagiersschepen van beide maatschappijen belicht. Daarnaast, worden de geschiedenis van de Nederlandse recreatie en de ontwikkeling van de Nederlandse economie in de periode die dit onderzoek beslaat, besproken.

Het tweede hoofdstuk gaat specifiek in op de zee cruises die de SMN en de RL op het Europese gedeelte van hun passagierslijndienst aanboden. Er wordt onderzocht vanaf wanneer deze reizen werden aangeboden en wat de beweegredenen van de maatschappijen waren om dit te doen. Daarnaast wordt gekeken met welke regelmaat de cruises plaatsvonden, welke toeristische havenplaatsen werden aangedaan en er wordt een beeld gegeven van de toeristen die meevoeren op een cruise.

In het derde hoofdstuk staan de cruises die de rederijen naast hun lijndienst aanboden centraal. Er wordt een beeld gegeven van de redenen, wanneer en hoe vaak de cruises werden georganiseerd. Tevens worden de cruises gereconstrueerd en in een overzicht geplaatst. Tot slot worden de zee cruises benaderd vanuit een internationaal perspectief en worden de cruises die binnen en buiten de lijndienst plaatsvonden met elkaar vergeleken.

Gezamenlijk moeten de hoofdstukken een antwoord geven op de hoofdvraag waarom de SMN en de RL over gingen tot het aanbieden van plezierreizen. Was het puur uit economische overwegingen dat er cruises werden georganiseerd? Of was er sprake van een toenemende vraag

³⁰ <http://www.delpher.nl/>

naar dergelijke reizen vanuit de Nederlandse samenleving door de ontwikkeling van een vrijetijdscultuur en (maritiem) toerisme? De antwoorden op deze vragen komen in de conclusie aan bod.

Hoofdstuk 1 – De ontwikkelingen van de SMN en de RL in de periode van 1870-1940

De Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' (SMN) en de Rotterdamse Lloyd (RL) waren de twee grootste Nederlandse stoomvaartrederijen die een lijndienst op Nederlands-Indië onderhielden. In hun eerste bestaansjaren waren het geduchte concurrenten van elkaar. De rederijen waren echter genoodzaakt samen te werken om zo het hoofd boven water te houden. Dit hoofdstuk gaat in op de vraag hoe de organisaties en de lijndienst op Nederlands-Indië van de 'Nederland' en de Lloyd zich ontwikkelden in de periode van 1870-1940. In de eerste plaats wordt kort op de ontstaansgeschiedenis van beide rederijen ingegaan en wordt de bedrijfsstructuur van de SMN en de RL belicht. Vervolgens worden de contracten behandeld die onderling tussen de koloniale rederijen en de Nederlandse overheid werden gesloten. Hiernaast worden de samenwerkingsinitiatieven van de 'Nederland' en de Lloyd en de vlootgeschiedenis van beide maatschappijen in kaart gebracht. Tot slot komen de economische ontwikkelingen van de SMN en de RL in de periode voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog aan bod.

Voorgeschiedenis van de SMN en de RL

De SMN en de RL werden allebei opgericht na de openstelling van het Suezkanaal in 1869. Dit 163 kilometer lange kanaal verbond de Middellandse Zee met de Rode Zee waardoor de reisduur naar Nederlands-Indië met 25 procent tot 40 procent afnam.³¹ Tien jaar eerder was er in Nederland een staatscommissie in het leven geroepen die de gevolgen van de opening van deze waterweg voor de zeehandel moest onderzoeken. Deze commissie vreesde dat de opening van het kanaal nadelig zou zijn voor Nederland. Zij concludeerde dat vooral Zuid-Europa van deze ontwikkeling zou profiteren. De waterweg was bovendien niet bevaarbaar voor zeilschepen en de exploitatiekosten die stoomschepen met zich meebrachten waren exorbitant hoog. De Nederlandse zeehavens, waterwegen en scheepswerven waren bovendien nog niet toegerust op de komst van grote oceanastomers.³²

In 1869 werd er een nieuwe onderzoekscommissie in het leven geroepen getiteld: 'tot bevordering van de nationale stoomvaart op Nederlands-Indië'. De commissie stond onder beschermheerschap van prins Hendrik, de zoon van koning Willem III. De overige leden van de commissie waren bestuursleden G. Bunge en J. Boissevain van de zeilrederij Boissevain & Co. en G.J. Boelen, eigenaar van een groot cargadoorsbedrijf.³³ Zij zagen mogelijkheden voor een geregelde stoomvaartverbinding tussen Nederland en Indië. De commissie deed een aanbeveling tot de

³¹ Ruud Filarski en Gijs Mom, *Van Transport naar Mobiliteit: De transportrevolutie, 1800-1900* (Zutphen 2008) 170.

³² Filarski, *Van Transport naar Mobiliteit*, 170-177.

³³ Mulder, *De eeuw van de 'Nederland'*, 11-12.

oprichting van een maatschappij die deze verbinding kon exploiteren.

Vanaf 1870 werd de vraag naar een snelle en betrouwbare scheepvaartverbinding van en naar de Indische Archipel alleen maar groter. Dit was het gevolg van de afschaffing van het cultuurstelsel. Hierdoor ontstond er ruimte voor vrij ondernemerschap en andere particuliere initiatieven in Nederlands-Indië. De drie commissieleden, Bunge, Boissevain en Boelen, wisten hun plannen door te drukken. Zij speelden een belangrijke rol bij de oprichting van de eerste Nederlandse stoomvaartrederij met een lijndienst naar Indië. Op 13 mei 1870 was de nv Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' een feit. Het hoofddoel van de rederij was om een geregelde stoomvaartdienst op Nederlands-Indië te onderhouden via het Suezkanaal. Deze lijndienst werd ook wel de 'maildienst' genoemd en de schepen die erop voeren werden als mailschepen of mailboten bestempeld. Naast het vervoeren van post wat deze naamgeving suggereerde, werden er op de lijndienst ook personen en goederen verscheept.³⁴ De SMN vestigde zich in eerste instantie in Den Helder omdat de schepen van de rederij te groot waren om de haven van Amsterdam via het Noord-Hollands Kanaal te bereiken. Nadat in 1876 het veel diepere en bredere Noordzeekanaal gereed was, kon de handelsbasis van de rederij drie jaar later alsnog naar Amsterdam worden verplaatst.³⁵

De nv Rotterdamse Lloyd ontstond dertien jaar later onder leiding van Willem Ruys. Hij kreeg in 1867 de zeilvaartrederij 'Willem Ruys & Zonen' van zijn vader in handen. De rederij had een rijk verleden met een zeilvaartverbinding naar Indië via de Kaap de Goede Hoop. In 1870 besloot Ruys om zich naast de zeilvaart te gaan richten op de stoomvaart. In 1872 ging hij samenwerken met een Britse rederij met het doel om een lijndienst op Indië te exploiteren via het Suezkanaal. Ruys richtte vervolgens in 1875 met grotendeels Brits kapitaal de Stoomboot-Rederij 'Rotterdamse Lloyd' op, in de vorm van een partenrederij. Vervolgens werd in 1881 de Stoomvaart Maatschappij 'Rotterdam' opgericht om het kapitaal onder Nederlands beheer te brengen en de stoomschepen onder Nederlandse vlag te laten varen. Om de verschillende schepen uiteindelijk onder de hoede van één rederij te laten vallen werd in 1883 de nv Rotterdamse Lloyd opgericht.³⁶ De stoomschepen van de Lloyd konden na de opening van de Nieuwe Waterweg in 1872 vanuit de haven van Rotterdam vertrekken. De monding van het kanaal verzandde echter regelmatig waardoor het voor de grote mailschepen onmogelijk werd om door de waterweg te varen. Tot dat dit probleem in 1892 was opgelost, had een deel van de vloot de rede van Hoek van Holland als ligplaats.³⁷

³⁴ Ibidem, 11-14.

³⁵ Idem.

³⁶ Nico Guns, *Koninklijke Rotterdamsche Lloyd: Beknopte Geschiedenis van een rederij* (Zutphen 2004) 35-42.

³⁷ Leeman, *Van Barkschip tot Willem Ruys*, 128-130.

De relatie tussen de rederijen en de Nederlandse overheid

De SMN had sinds haar oprichting in 1870 een contract met het Ministerie van Koloniën. De overheid garandeerde een zekere ladinghoeveelheid voor de thuisreizen van de scheepvaartmaatschappij. De Nederlandse staat subsidieerde verder de te vervoeren vrachten zodanig dat de inkomsten hiervoor uitkwamen boven die van de zeilvrachten. De regeringsgarantie verviel in 1875 ten gevolge van de afschaffing van het cultuurstelsel waardoor de stroom aan gouvernementsproducten sterk afnam. De SMN was vanaf dat moment steeds vaker aangewezen op het vervoeren van producten van particuliere ondernemers. De rederij was haar staatssubsidie echter niet geheel kwijt. In 1875 werd in navolging van het gouvernementscontract een postcontract afgesloten met de Nederlandse staat. Deze overeenkomst verplichtte de 'Nederland' om iedere vier weken post en gouvernementspassagiers van en naar Indië te vervoeren in dienst van de overheid. De maildienst liep vanaf Den Helder via Napels en Padang naar Batavia. De rederij kreeg een vervoersgarantie van 3000 gulden per reis en een subsidie afhankelijk van de verschillende soorten post die werden vervoerd.³⁸

De Stoomboot-Rederij 'Rotterdamse Lloyd' werd destijds niet betrokken bij de contractonderhandelingen met de Nederlandse staat, omdat de rederij nauw samenwerkte met een Britse scheepvaartmaatschappij. Na de oprichting van de nv Rotterdamse Lloyd in 1883, werd het duidelijk dat er een samenwerking nodig was tussen de 'Nederland' en de Lloyd. Om te voorkomen dat de mailboten van beide rederijen op dezelfde tijden afvoeren, werden hier afspraken over gemaakt. De SMN en RL ging in 1887 gezamenlijk over tot de invoering van een beurtenregeling waarbij er om de week een mailboot vanuit één van de havensteden naar Indië vertrok. In datzelfde jaar verliep ook het postcontract van de SMN en werden er nieuwe onderhandelingen gestart met de overheid. De Lloyd werd ook betrokken bij dit overleg.³⁹ De Nederlandse overheid eiste dat de maildienst van beide rederijen concurrerend moest blijven met die van de buitenlandse rederijen.⁴⁰

De mailboten van de 'Nederland' voeren vanaf 1888 via Genua en de schepen van de Lloyd sinds 1882 via Marseille. In deze havensteden kwam het merendeel van gouvernementspassagiers aan boord en hier werd ook de meeste post ingeladen. De overheid eiste dat het traject tussen Genua of Marseille en Batavia in 29 of 30 dagen werd afgelegd.⁴¹ De rederijen werden tevens geacht voor een periode van vijf jaar de reistijd ieder jaar met een etmaal in te korten. Dit konden zij bewerkstelligen door de scheepsinrichtingen van de vloot aan te passen of door middel van de aanschaf van nieuwe snellere schepen. Indien er structureel niet werd voldaan aan deze vereisten

³⁸ Brugmans, *Tachtig jaren varen*, 8, 19, 20, 110-114.

³⁹ Martina van Rijn en Marije Vlaskamp, 'Het Postcontract' in: Ferry de Goey ed., *Vaart op Insulinde* (Rotterdam 1991) 78-79.

⁴⁰ Van Rijn en Vlaskamp, 'Het Postcontract', 79-85.

⁴¹ Idem.

door de 'Nederland' of de Lloyd zou het contract voor beide rederijen verlopen. Voor de mailboten die zonder legitieme reden te laat waren gold een boeteregeling. Tegenover deze bepalingen stond een subsidie van 2400 gulden per voltooide reis met mogelijkheden tot een verhoging tot 4000 gulden als de reis sneller werd afgelegd. Om in aanmerking te komen voor deze subsidie moesten de schepen in Nederland gebouwd zijn. Het nieuwe postcontract werd in 1893 door de betrokken partijen ondertekend en had een geldigheidsduur van vijftien jaar.⁴²

Wat betreft het vervoeren van gouvernementspassagiers en troepen werd er een aparte bijlage in het contract opgenomen. Hieruit blijkt dat de rederijen op de maildienst verplicht waren om de gouvernementspassagiers en militairen tegen vastgestelde tarieven te vervoeren. Deze prijsbepalingen werden om de vijf jaar opnieuw vastgesteld. Verder werden de voorwaarden beschreven waaraan de rederijen moesten voldoen bij het vervoeren van deze groep passagiers. Zo was er bepaald dat er tot veertien dagen voor vertrek van een mailschip een bepaalde hoeveelheid ruimte voor eventuele gouvernementspassagiers of militairen beschikbaar moest zijn. De staat behield zich het recht om in uitzonderingsgevallen zijn passagiers met andere rederijen te laten vervoeren. In de praktijk gebeurde dit echter weinig. Hierdoor hadden de SMN en de RL in zekere zin een monopolie op het vervoeren van deze groep passagiers.⁴³

Het postcontract werd in 1908 na onderhandelingen opnieuw verlengd voor een periode van vijftien jaar. De voornaamste verandering was de verhoging van de garantiesubsidie naar 5000 gulden per afgelegde reis. De vaartocht tussen Genua of Marseille en Indië moest nu in 25 dagen worden volbracht en als deze binnen een jaar met een etmaal werd verkort dan zou de verleende subsidie oplopen tot 6000 gulden per reis.⁴⁴ Vijftien jaar later schoven de partijen wederom bij elkaar aan tafel voor nieuwe onderhandelingen. De subsidie voor het vervoer van poststukken werd vanaf dat moment bepaald op basis de internationaal geldende tarieven, die waren bepaald naar aanleiding van de 'Internationale Conventie van Madrid' in 1923.⁴⁵ Aan het contract werden echter geen bepalingen meer toegevoegd met betrekking tot de reisduur. De garantiesubsidie per reis verviel maar de rederijen moesten het traject naar Indië regelmatig blijven bevaren. Ze behielden door het nieuwe vervoerscontract namelijk wel hun monopolie op het transporteren van post en passagiers in dienst van de overheid. Tot slot werd er in 1937 een nieuwe overeenkomst gesloten die bepaalde dat de vergoeding die de staat betaalde voor de overtocht van gouvernementspassagiers werd gekoppeld aan de internationaal geldende tarieven. Dit contract werd echter al in 1938

⁴² Idem.

⁴³ Wanda Cebula en Mirjam van der Lely-Engel, 'Het Passagecontract' in: Ferry de Goey ed., *Vaart op Insulinde* (Rotterdam 1991) 93-99.

⁴⁴ Van der Linden, 'Nou ... tabé dan!', 111-119.

⁴⁵ Leeman, *Van Barkschip tot Willem Ruys*, 187.

ontbonden ten gevolge van onenigheid over de te rekenen passageprijzen. Door de oorlogsspanningen konden de onderhandelingen pas na de Tweede Wereldoorlog worden hervat.⁴⁶

De bedrijfsorganisaties en samenwerkingsinitiatieven

Beide koloniale rederijen waren georganiseerd als naamloze vennootschappen (nv). De dagelijkse leiding van zowel de SMN als de RL was in handen van de raad van bestuur. De directie moest verantwoording afleggen tegenover de aandeelhouders in de hiervoor bestemde vergaderingen. Tot slot werd er een raad van commissarissen in het leven geroepen die toezicht hield op het besluitvormingsproces van de directie. De nv was eind negentiende eeuw een relatief nieuwe bedrijfsvorm in de geschiedenis van de Nederlandse scheepvaart.⁴⁷ Bij de grote zeilvaartrederijen was de partenrederij de meest voorkomende bedrijfsstructuur waarbij er steeds werd geïnvesteerd in een enkel schip. Deze bedrijfsvorm bleek ongeschikt voor de stoomvaartrederijen omdat er veel meer kosten kwamen kijken bij het bouwen, onderhouden en het in de vaart houden van een stoomschip. Bij een nv worden er aandelen uitgegeven vanuit het bedrijf zelf. Zo ontstond er een veel groter bedrijfskapitaal voor de SMN en de RL. De financiële risico's konden over meerdere schepen worden verspreid en het was makkelijker om in de vloot te investeren waar dat nodig was. Het was voor de rederijen tevens eenvoudig om fondsen te verwerven door extra aandelen uit te geven.⁴⁸

De 'Nederland' en de Lloyd waren genoodzaakt de handen ineen te slaan om de internationale concurrentie het hoofd te blijven bieden. Andere belangrijke internationale scheepvaartmaatschappijen die een lijndienst naar Azië onderhielden kwamen uit Groot-Brittannië, Frankrijk en Duitsland. Daarnaast kwam het in de beginjaren geregeld voor dat de schepen van de SMN en de RL op dezelfde tijden afvoeren, waardoor er een tekort aan lading en passagiers ontstond.⁴⁹ De directies van beide koloniale rederijen besloten om deze redenen intensief samen te werken. Ook besloten ze, zoals hierboven werd besproken, om afspraken te maken met betrekking tot het afvaartschema. Er werd in 1887 overgegaan tot een veertiendaagse dienst waarbij er om de week een schip vanuit Amsterdam of Rotterdam naar Indië vertrok. Uit de overgeleverde correspondentie tussen de SMN en de RL blijkt dat er verder onderling duidelijke afspraken werden gemaakt omtrent passageprijzen en afvaartdata. Tot een fusie tussen de 'Nederland' en de Lloyd kwam het echter niet omdat beide partijen hun eigen identiteit wilden behouden.⁵⁰

⁴⁶ Mulder, *De Eeuw van de 'Nederland'*, 29, 42-44

⁴⁷ Filarski, *Van Transport naar Mobiliteit*, 171-172; F.J.A. Broeze, 'Rederij' in: R. Baetens, Ph. M. Boscher, H. Reuchlin ed., *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden Deel 4* (Bussum 1978) 198-205.

⁴⁸ Filarski, *Van Transport naar Mobiliteit*, 171-172.

⁴⁹ Brugmans, *Tachtig jaren varen*, 16-18.

⁵⁰ Rob Arnoldus, Harco Bakker en Elise van Hoorn, 'Drijfveren tot samenwerking' in: Ferry de Goey ed., *Varen op Insulinde* (Rotterdam 1991) 104-112.

Belangrijke momenten waarbij deze collaboratie verder tot uiting kwam was de oprichting van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) en de Nationale Scheepvaart Unie (NSU). De KPM kwam in 1888 voort uit een samenwerking tussen de SMN, de RL en de Nederlandse staat. Het doel van deze maatschappij was om het interinsulaire vervoer in de Indische Archipel in Nederlandse handen te brengen. Hierdoor was het vervolgens mogelijk om de goederenstromen binnen de eilandengroep naar de schepen van de 'Nederland' en de Lloyd te leiden. De NSU was een samenwerkingsverband dat werd opgericht in 1908 door de SMN, RL en KPM om te voorkomen dat de rederijen in buitenlandse handen vielen. De NSU kreeg de meerderheid van de aandelen van de koloniale rederijen in handen, waardoor de maatschappijen financieel gezien sterk met elkaar werden verbonden.⁵¹

Andere samenwerkingsvormen van de 'Nederland' en de Lloyd waren de participaties in buitenlijnen, dit waren scheepvaartverbindingen naast de hoofdlijndienst. Zo werd in 1902, voortkomend uit een samenwerking tussen de SMN, RL en KPM, de zelfstandige Java-China-Japan Lijn in het leven geroepen. Deze lijn werd opgezet om een positie te verwerven op het traject tussen Indië en China en Japan. Hierop volgden de Java-Bengalen Lijn in 1906 en de Java-Australië Lijn in 1908 voortvloeiend uit een samenwerking tussen dezelfde rederijen.⁵² Tijdens de Eerste Wereldoorlog kwamen er vervolgens twee belangrijke nieuwe buitenlijnen tot stand. De Java-New York Lijn en de Java-Pacific Lijn verbonden de Indische Archipel met de VS toen het onmogelijk werd om de reguliere lijndienst te blijven bevaaren. In de jaren dertig van de twintigste eeuw werden de buitenlijndiensten in samenspraak met andere internationale rederijen verenigd in de Silver Java-Pacific Line.⁵³

Ontwikkeling passagiersvloot van de 'Nederland' en de Lloyd

De eerste mailboten van de SMN en de RL konden zowel vracht als passagiers vervoeren. De indeling had nog veel weg van een zeilschip. Ze werden aangedreven door stoommachines maar beschikten eveneens over hulpzeilen. De stoomschepen werden gemaakt van ijzer en staal. Hierdoor waren er betere constructies mogelijk dan bij de bouw van een houten zeilschip het geval was. Zo ontstonden er bredere en langere schepen die werden aangedreven door scheepsschroeven.⁵⁴ De machines liepen op kolen en door constante technische ontwikkelingen werden de schepen steeds sneller maar ook zuiniger. Deze ontwikkelingen zorgden er ook voor dat hulpzeilen op den duur niet meer nodig waren. Hierdoor ontstond er meer scheepsruimte voor het vervoeren van vracht of voor

⁵¹ Doedens, *Oceaanreuzen*, 9-10.

⁵² Ibidem, 10; Miller, *Europe and the Maritime World*, 72-73;

⁵³ Mulder, *De eeuw van de 'Nederland'*, 35; Miller, *Europe and the Maritime World*, 72-73.

⁵⁴ J.M. Dirkzwager, 'Schepen' in: R. Baetens, Ph. M. Boscher, H. Reuchlin ed., *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden Deel 4* (Bussum 1978) 15-23; Filarski, *Van Transport naar Mobiliteit*, 315-320.

creëren van passagiershutten.⁵⁵ In 1920 werd de scheepsmotor voor het eerst geïntroduceerd, die de snelheid van de schepen verder deed toenemen. De motor nam minder ruimte in beslag dan een stoomketelinstallatie en het bunkeren van kolen kon worden overgeslagen. Dit vergrootte de beschikbare ruimte op het schip en het zorgde ervoor dat de reis sneller kon verlopen.⁵⁶

De schepen zelf werden vanaf het begin van de twintigste eeuw door de toenemende ruimte ook steeds comfortabeler en luxueuzer ingericht. Zo deed de dubbele schroef zijn intrede in de scheepvaartsector die er voor zorgde dat de stabiliteit en het draaivermogen op zee sterk werden bevorderd. De eerste en tweede klasse konden verplaatst worden van het achter- en voorschip naar het middenschip waardoor de trillingen van de machinekamer minder werden gevoeld. De donkere binnenhutten waren verleden tijd en werden vervangen door hutten aan de buitenzijden van het schip. Tevens werden de mailschepen vanaf 1900 voorzien van elektrisch licht, draadloze telegrafie en koelinstallaties waardoor het vervoeren van voedsel gemakkelijker werd.⁵⁷ Deze ontwikkelingen zorgden ervoor dat de reis naar Indië een stuk aangenamer werd voor de passagiers.

In de bijlagen 1.1 en 1.2 is een overzicht te vinden van de schepen waarmee de 'Nederland' en de Lloyd vanaf 1870 tot en met 1940 de maildienst naar Indië onderhielden. De RL maakte in 1889 als eerste van de twee rederijen een onderscheid tussen passagiers- en vrachtschepen. De directie van de SMN deed hetzelfde in 1896.⁵⁸ In grafiek 1.1 is per jaar het totale bruto register tonnage (BRT)⁵⁹ van de passagiersvloeden van de SMN en de RL weergegeven. Vanaf de eeuwwisseling was er sprake van een toename in de totale scheepsinhoud van beide vloeden. Zoals besproken werden er rond die tijd belangrijke technologische vernieuwingen doorgevoerd waardoor de schepen efficiënter konden worden ingedeeld. De stijging van het bruto register tonnage van de vloeden in de jaren twintig was te danken aan de opkomst van de scheepsmotor waardoor er meer passagiersruimte ontstond op nieuwe en omgebouwde schepen. De passagiersvloot van de SMN bereikte het hoogste BRT van 111.427 in 1930. De maatschappij bracht dat jaar de vlaggenschepen *ms Johan van Oldenbarnevelt* en *ms Marnix van St Aldegonde* in de vaart. Dit hoogtepunt was echter van korte duur omdat het gloednieuwe motorschip *Pieter Corneliszoon Hooft* al in 1932 verging. In 1939 kwam er pas weer een nieuw groot passagiersschip in de vaart, het *ms Oranje*. Het absolute BRT van de passagiersvloot van de RL was het hoogst in 1931 met een BRT van 102.059. De Lloyd kreeg toen het vlaggenschip *ms Dempo* in dienst, het grootste passagiersschip van de maatschappij

⁵⁵ Idem.

⁵⁶ Dirkwager, 'Schepen', 26-29; Brugmans, *Tachtig jaren varen*, 84.

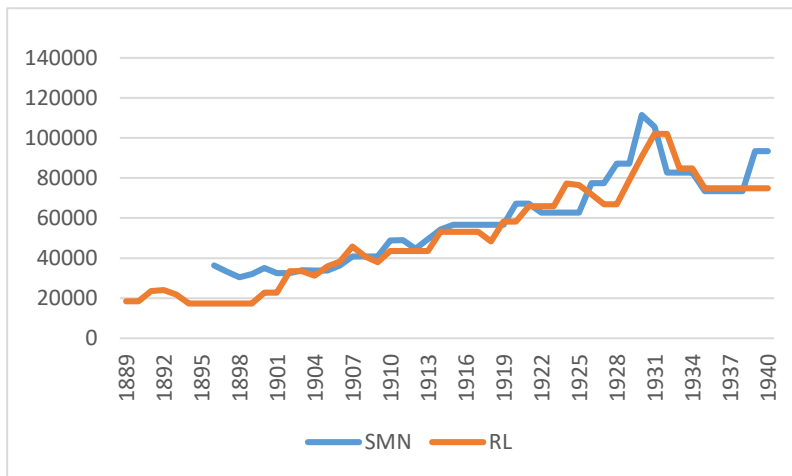
⁵⁷ Mulder, *De eeuw van de 'Nederland'*, 17-18; Dirkwager, 'Schepen', 25-26.

⁵⁸ Mulder, *De eeuw van de 'Nederland'*, 15; F.W.G. Leeman, *Van Barkschip tot Willem Ruys* (Rotterdam 1961) 125; Brugmans, *Tachtig jaren varen*, 22-24.

⁵⁹ Inhoud van alle ruimte onder dek en waterdichte ruimten bovendeck uitgedrukt in honderden kubieke voeten. 1 BRT = 2.83m³ (bron: Mulder, *Eeuw van de 'Nederland'*, 98).

tot aan de komst van de *Willem Ruys* na de Tweede Wereldoorlog.

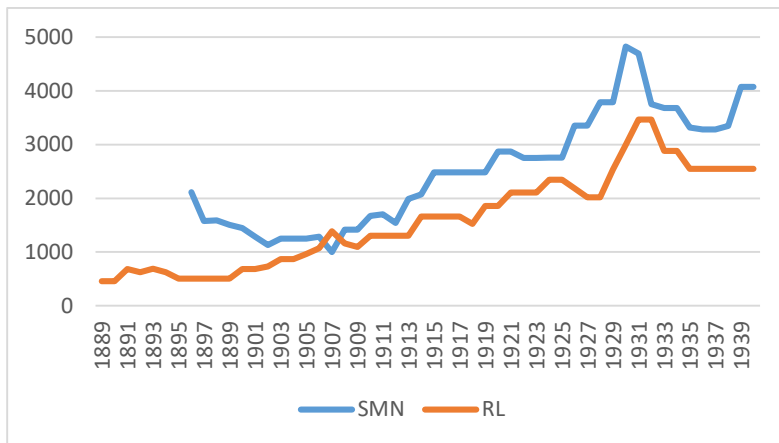
Grafiek 1.1: BRT van de passagiersvloten van de SMN en de RL



Bron: Schepenlijst van de Stichting Maritiem-Historische Databank (www.marhisdata.nl)

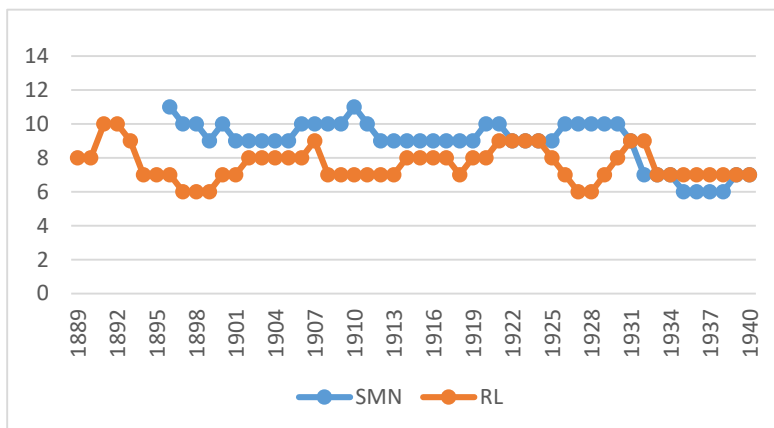
Wat betreft scheepsinhoud deden de passagiersvloten van beide maatschappijen nauwelijks voor elkaar onder. Dit gold daarentegen niet voor de totale jaarlijkse passagierscapaciteit van beide vloten. Grafiek 1.2 laat zien dat de passagiersvloot van de SMN absoluut gezien jaarlijks meer passagiers kon accommoderen dan de RL. Grafiek 1.3 geeft de vlootomvang van de SMN en RL weer. Het gaat hierbij om de jaarlijkse aantallen passagiersschepen die beide rederijen van 1889 tot 1940 in de vaart hadden. De 'Nederland' had met uitzondering van de jaren dertig, ieder jaar meer passagiersschepen in de vaart dan de Lloyd. Zelfs in de jaren toen de SMN een passagiersschip minder in de vaart had, beschikte de vloot van de rederij over een veel grotere passagierscapaciteit. Dit duidt er op dat de schepen van de SMN in die tijd meer passagiers konden huisvesten. Als men de vlaggenschepen van beide koloniale rederijen in de jaren dertig vergelijkt, wordt dit duidelijk. De 'Nederland' kreeg begin jaren dertig de *Johan van Oldenbarnevelt* en de *Marnix van St Aldegonde* in de vaart. Beide schepen waren in staat om respectievelijk 770 en 768 passagiers te accommoderen. Daarentegen konden de vlaggenschepen van de Lloyd, de *Baloeran* en de *Dempo* 'slechts' 666 en 673 reizigers onderbrengen.

Grafiek 1.2 Absolute omvang passagiersaccommodatie passagiersvloten SMN en RL



Bron: Schepenlijst van de Stichting Maritiem-Historische Databank (www.marhisdata.nl); Mulder, *De Eeuw van de 'Nederland'*, 98-137; A. Lagendijk, *Van Willem III tot Willem Ruys* (Enschede 1983), 139-144.

Grafiek 1.3 Vlootomvang per jaar, passagiersschepen SMN + RL

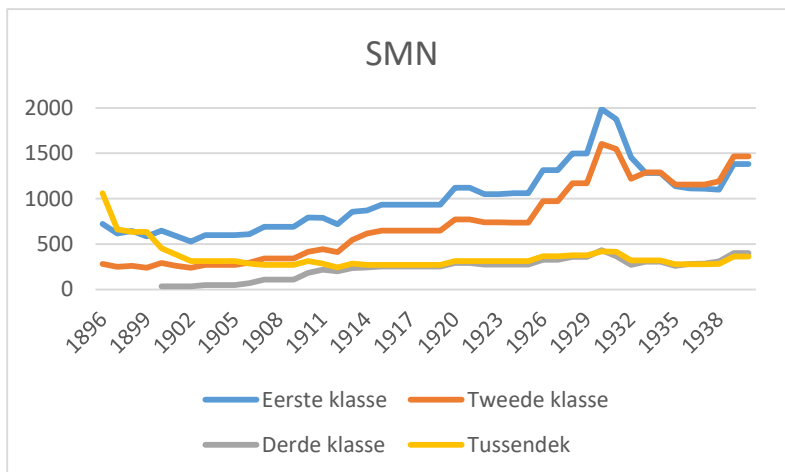


Bron: Jaarverslagen rederijen: NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nrs. 396 en 397, jaarverslagen SMN over 1870-1940; SAR, 454-01 Archieven RL, 1883-1970, inv. nr. 19, jaarverslagen RL over 1901-1940; Lagendijk, *Van Willem III*, 139-144.

Tot slot geven de grafieken 1.4 en 1.5 een overzicht van de totale jaarlijkse passagiersaccommodatie onderverdeeld in klassen. De passagiersaccommodatie van de passagiersschepen was onderverdeeld in een eerste, tweede, derde en vierde klasse (het tussendek). Het valt op dat in de beginjaren beide maatschappijen aan boord van hun passagiersschepen een grotere eerste klasse accommodatie hanteerden ten opzichte van de tweede en derde klasse. Eind jaren twintig kwam hier verandering in. De tweede klasse won in aandeel op de schepen van de rederijen. De redenen hiervoor waren dat de schepen van beide maatschappijen groter werden en zo ook meer plek konden bieden aan tweede klasse passagiers. Verder speelde eind jaren twintig de economische crisis een belangrijke rol

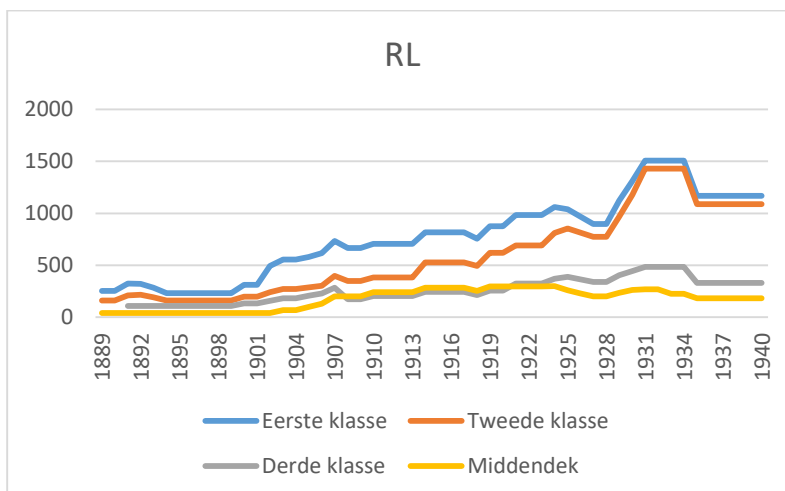
bij deze herverdeling omdat gouvernementspassagiers ten gevolge van bezuinigingen in de lagere klassen moesten reizen. De ontwikkeling van de passagiersvloten door de jaren heen geeft een goed beeld van de aanbodzijde van de rederijen. De SMN beschikte in de periode voor de Tweede Wereldoorlog over een vloot die meer passagiers kon herbergen dan de RL. Deze informatie geeft echter geen inzicht in de daadwerkelijke vraag naar reizen op de lijndienst en welke rederij uiteindelijk de meeste reizigers vervoerde.

Grafiek 1.4 Jaarlijkse klassenverdeling passagiersvloot SMN



Bron: Schepenlijst van de Stichting Maritiem-Historische Databank (www.marhisdata.nl) en de schepenlijst achterin het overzichtswerk: Mulder, *De Eeuw van de 'Nederland'*, 98-137.

Grafiek 1.5 Jaarlijkse klassenverdeling passagiersvloot RL



Bron: Schepenlijst van de Stichting Maritiem-Historische Databank (www.marhisdata.nl) en de schepenlijst achterin overzichtswerk: Lagendijk, *Van Willem III*, 139-144.

De voortdurende toename van ruimte en passagiersaccommodatie op de schepen van de SMN en RL waren het gevolg van de druk vanuit de overheid, de buitenlandse concurrentie, de toenemende vraag naar reizen en technische ontwikkelingen. De rederijen werden door de overheid aangespoord om de scheepsinrichtingen te blijven verbeteren en snellere schepen in hun vloot op te nemen. Het contract dat tussen de koloniale rederijen met de Nederlandse staat werd gesloten verplichtte hen hier toe. Tegelijkertijd was er vanaf 1870 een enorme vraag naar reizen op Indië die beide scheepvaartmaatschappijen er toe dreef om de schepen van een steeds grotere passagiersaccommodatie te voorzien. De rederijen moesten qua luxe en comfort niet onderdoen aan de Britse, Franse en Duitse stoomvaartmaatschappijen die ook naar Zuidoost-Azië voeren.⁶⁰

Deze factoren in combinatie met de technische ontwikkelingen in de scheepvaartindustrie zorgden voor constante vlootverbeteringen. Zoals F.W.G. Leeman betoogt in *Van Barkschip tot Willem Ruys* bracht het kiezen voor de juiste techniek en schepen voor de directieleden van de rederijen grote verantwoordelijkheden met zich mee: 'De keuze van het type schip en type machine kan het verschil betekenen tussen succes en ondergang en daarom zien wij in de geschiedenis van de zeevaart zo velen ten gronde gaan. Waar anderen zich onder schijnbaar gelijke omstandigheden wisten te handhaven.'⁶¹

De lijndienst naar Indië en de passagiers

In de tijd van de zeilvaart was men afhankelijk van het getijde, de wind en de weersomstandigheden of er kon worden uitgevaren. Dit veranderde met de opkomst van het stoomschip, dat in mindere mate van deze factoren afhankelijk was en op eigen vermogen de zee kon bevaren. Dit maakte het voor de stoomvaartrederijen zoals de SMN en de RL mogelijk om vertrek- en aankomsttijden te voorspellen en te varen volgens een vooraf vastgestelde dienstregeling.⁶² De koloniale rederijen volgden in hun bestaansgeschiedenis allebei een iets ander traject op de passagierslijndienst naar Indië. Het traject van de SMN vanaf Amsterdam naar het Suezkanaal liep via Southampton, Genua en Port Said. Terwijl de RL Southampton en Marseille aandeed voordat het Port Said bereikte. Na de tocht door het Suezkanaal werd koers gezet naar de haven van Colombo te Ceylon. Vanaf deze voormalige Nederlandse kolonie werd naar de eerste Indische haven gevaren: Padang in Sumatra. In 1903 werd Padang vervangen door een andere belangrijke Sumatraanse haven Sabang die strategisch gezien veel beter lag. Vanaf Sabang deed de lijndienst Singapore aan waar het grootste gedeelte van de Britse passagiers die meevoeren aan land gingen. De volgende stop was Batavia, de

⁶⁰ Van der Linden, *'Nou ... tabé dan!'*, 89; Gerard Termorshuizen, "Eén groot Hollands burgersgezin' Met de mail naar Indië in de jaren 1870-1905' in: Peter van Zonneveld ed., *Naar de Oost! Verhalen over vier eeuwen reizen naar Indië* (Amsterdam 1996) 107-111.

⁶¹ Leeman, *Van Barkschip tot Willem Ruys*, 122.

⁶² Kendall, *The Business of Shipping*, 323-325.

hoofdbestemming van het overgrote deel van de Nederlandse Indiëgangers. De schepen voeren echter nog door naar Soerabaja via Semarang om de overige passagiers en poststukken af te leveren.⁶³

In de eerste plaats werden de tussenhavens die de mailboten van de 'Nederland' en de Lloyd onderweg naar Indië aandeden vooral gebruikt om kolen te bunkeren. Dit gebeurde nabij de havens en dit duurde vaak enkele uren. Hierdoor bestond er de mogelijkheid voor (buitenlandse) passagiers om aan boord te komen, maar ook om het schip tijdelijk te verlaten. Op den duur begonnen de rederijen met het organiseren van toeristische excursies die aanvingen vanuit de tussenhavens. Deze praktijk vond vooral plaats gedurende het Europese gedeelte van de reis. Verder besloten de SMN en de RL om op dit gedeelte van de lijndienst extra havens aan te doen als toeristische attractie.⁶⁴ Deze vorm van zee cruises wordt in het volgende hoofdstuk geanalyseerd.

De passagiers die op de lijndienst naar Indië meevoeren, vormden een diverse groep. Het overgrote deel van de passagiers maakte de overtocht in dienst van de Nederlandse overheid. Deze groep passagiers bestond aanvankelijk uit ambtenaren en militairen. De ambtenaren reisden afhankelijk van hun positie en contract vaak eerste of tweede klasse. Militairen werden ondergebracht in het tussendeck van het schip. Een groeiende groep waren de particulieren die vanaf 1870 ook naar Indië reisden. Vaak waren dit planters of ondernemers, die met hun families en personeel de overtocht maakten. Een andere bijzondere groep werd gevormd door de vrouwen die op weg waren naar hun toekomstige echtgenoten in Indië. Dit kwam regelmatig voor omdat er een tekort aan Nederlandse vrouwen in Indië zelf bestond. Tot slot vormden de toeristen een buitengewone groep die (gedeeltelijk) meevoeren op de lijndienst als een vorm van vrijetijdsbesteding of vakantie. Zij gingen van boord bij de tussenhavens om uitstapjes te maken.⁶⁵ Het volgende hoofdstuk gaat dieper in op deze groep passagiers.

De economische ontwikkeling van de rederijen

De ontwikkelingen van de SMN en de RL in de periode van 1870-1940 hingen sterk samen met de economische situatie in Nederland en Nederlands-Indië. De rederijen waren op de lijndienst immers afhankelijk van de bevoorrading van vrachten en het aanbod van passagiers vanuit beide gebieden. Beide scheepvaartmaatschappijen werden opgericht in een periode waarin Nederland net begon met industrialiseren. Dit gebeurde vrij laat in vergelijking met zijn buurlanden Groot-Brittannië, Duitsland en België. Vanaf 1870 kon men spreken van moderne economische groei in Nederland. De nationale economie veranderde structureel en het aandeel van de industrie nam hierin sterk toe ten opzichte

⁶³ A. Alberts, *Per mailboot naar de Oost: Reizen met de Lloyd en de Nederland tussen 1920 en 1940* (Bussum 1979) 27-62; Van der Linden, *'Nou ... tabé dan!'*, 17-79.

⁶⁴ Van der Linden, *'Nou ... tabé dan!'*, 26-27.

⁶⁵ Ibidem, 143-147.

van de landbouw.⁶⁶

Zoals besproken was er tegelijkertijd sprake van een belangrijke verandering in de economische relatie tussen het moederland en de kolonie. In 1870 kwam er een einde aan het 'batige slot' waarbij de Nederlandse schatkist werd gevuld door een constante stroom aan inkomsten dankzij het cultuurstelsel. Vrijhandel en ondernemerschap kregen de overhand in de kolonie.⁶⁷ Dit gebeurde terwijl het gezag van Nederland sterk werd uitgebreid in de Indische Archipel. In 1873 brak de Atjeh-oorlog uit in de kolonie. Toen er een einde kwam aan deze koloniale oorlog omstreeks 1910, was het gezag in de archipel sterk uitgebreid. Onder leiding van gouverneur-generaal J.B. van Heutsz bloeide de Indonesische economie sterk op. Er werd geïnvesteerd in het creëren en moderniseren van infrastructuur zoals wegen en havens. Hiernaast werd de economische ontwikkeling in de kolonie gestimuleerd en werd er zorg gedragen voor een verbetering van de leefomstandigheden van de lokale bevolking, als onderdeel van de 'ethische politiek'.⁶⁸

De SMN en de RL profiteerden van dit economische klimaat in Nederland en Indië. Door de economische groei en industrialisatie in Nederland ontstond er een kapitaalstroom die in infrastructuur en bedrijven geïnvesteerd kon worden. Tegelijkertijd was er een groeiende behoefte vanuit de Nederlandse overheid en industrie naar een snelle en betrouwbare zeeverbinding met Nederlands-Indië om gemakkelijk producten en grondstoffen te kunnen importeren en exporteren.⁶⁹ Door de openstelling van de kolonie waren de vracht- en passagiersschepen van de 'Nederland' en de Lloyd volgeladen met een grote hoeveelheid particuliere producten en (buitenlandse) ondernemers die zich in de kolonie gingen vestigen.⁷⁰ Zoals verder bleek uit de overheidscontracten hadden de 'Nederland' en de Lloyd praktisch gezien een monopolie op het vervoeren van gouvernementspassagiers en militairen. Tussen 1873 en 1903 vormde het vervoeren van militairen een belangrijke inkomstenpost. Vervolgens was er door de consolidatie en uitbreiding van de Nederlandse macht een uitgebreid ambtenarenapparaat nodig in de kolonie. Daarna kwamen er veel particuliere ondernemers met hun gezinnen naar Indië. Dit zorgde weer voor een belangrijke toename in het aantal passagiers op de hoofdlijndienst naar de kolonie.⁷¹

De Eerste Wereldoorlog had minder grote gevolgen voor het neutrale Nederland in vergelijking met andere oorlogvoerende Europese landen waar de oorlogsschade zeer groot was. De SMN en de RL verloren enkele schepen van hun vloot en een aantal was geconfisqueerd. Vanaf 1919

⁶⁶ Friso Wielenga, *Nederland in de twintigste eeuw* (Amsterdam 2009) 44-47.

⁶⁷ Wim van den Doel, *Zo ver de wereld strekt: De geschiedenis van Nederland overzee vanaf 1800* (Amsterdam 2011) 87-95.

⁶⁸ Van den Doel, *zo ver de wereld strekt*, 150-178.

⁶⁹ Jan Luiten van Zanden, *Een klein land in de 20e eeuw: Economische geschiedenis van Nederland 1914-1995* (Utrecht 1997) 42-46.

⁷⁰ Van den Doel, *zo ver de wereld strekt*, 87-95.

⁷¹ Doedens, *Oceaanreuzen*, 8-9.

kon de vaart op Indië weer worden hervat. Vlak na de oorlog ontstond er een enorm overschot aan passagiers die naar Indië terug wilden keren of juist repatrieerden. Ook het ladingaanbod vanuit Indië was groot. De partijen goederen die waren opgeslagen tijdens de oorlog kwamen nu op de markt. Deze opleving was van korte duur omdat er begin jaren twintig een crisis ontstond op de wereldmarkt. De prijzen kelderden en het aantal vrachten nam af. De rederijen waren genoodzaakt om de vrachtprijzen te verlagen.⁷² Dit had ook te maken met de aard van de producten die nu vanuit Nederlands-Indië werden geëxporteerd. Voor de Eerste Wereldoorlog ging het hierbij vooral om consumentenproducten zoals suiker, koffie en tabak. Na 1918 waren het hoofdzakelijk industriële grondstoffen die werden geëxporteerd zoals rubber, tin en olie. Deze laatste groep materialen vond een veel minder grote afzetbasis in Europa. De producten gingen vooral via de buitenlijnen naar landen als Japan, de VS en China. Het Nederlandse aandeel in de Indonesische import en export liep sterk terug tijdens het interbellum.⁷³

Het aantal vrachten en passagiers nam voor beide rederijen weer toe in de periode van 1924-1929. De beurskrach in 1929 zorgde echter opnieuw voor onzekerheden en de vrachtprijzen op de wereldmarkt kelderden wederom. Met betrekking tot het passagiersvervoer van de SMN en de RL werden er bezuinigingen doorgevoerd door de overheid. Er werd gekort op personeelskosten, de lonen van Indische ambtenaren gingen omlaag en er werd personeel ontslagen zonder dat er hiervoor vervanging werd gezocht. Deze gebeurtenissen zorgden voor een afname van de stroom gouvernementspassagiers op de lijndienst naar Indië. De ambtenaren die de reis wel maakten, werden door de overheid verplicht tweede of derde klasse te reizen in plaats van eerste klasse.⁷⁴ In de tweede helft van de jaren dertig leefde het vrachtverkeer op en besloot de overheid de rederijen financieel te steunen op voorwaarde dat de subsidie na de crisis zou worden terugbetaald. De passagiersvaart profiteerde hier echter nauwelijks van omdat het Nederlands-Indisch gouvernement bleef bezuinigen op de reizen van haar personeel. Hiernaast was er een toename van vooral de Duitse concurrentie en kwam er een geduchte concurrent bij door de opkomst van de luchtvaartindustrie.⁷⁵ In het toeristenverkeer zowel binnen als buiten de lijndienst was in deze periode wel een toename zichtbaar.⁷⁶

Uit dit hoofdstuk blijkt dat men de geschiedenis van de 'Nederland' en de Lloyd niet eenvoudig los van elkaar kan zien. Beide partijen werden vanaf het begin af aan gedwongen om nauw samen te werken. Ze kregen namens de Nederlandse overheid een monopolie op het vervoeren van post, gouvernementspassagiers en militairen op de lijndienst naar Nederlands-Indië.

⁷² Brugmans, *Tachtig jaren varen*, 33-40.

⁷³ Ibidem, 40-42

⁷⁴ Leeman, *Van Barkschip tot Willem Ruys*, 207-208; Mulder, *De Eeuw van de 'Nederland'*, 41-44.

⁷⁵ Mulder, *De Eeuw van de 'Nederland'*, 40-45.

⁷⁶ Miller, *Europe and the Maritime World*, 254-255.

Hier werden middels een contract verplichtingen aan verbonden met betrekking tot de snelheid en het te bevaren traject. Dit was een belangrijke stimulans voor de reders om de passagiersvloot constant van verbeteringen te voorzien. Ondanks dat de rederijen werden gesubsidieerd waren ze net als alle andere scheepvaartmaatschappijen onderworpen aan de grillen van de wereldeconomie. Door onderling afspraken te maken met betrekking tot passageprijzen en het afvaartschema hielden ze ook in crisistijd het hoofd boven water. Een interessante gewaarwording is de ontwikkeling van de zeecruises die de rederijen binnen de lijndienst aanboden. Dit bewerkstelligde de 'Nederland' en de Lloyd door toeristische havenplaatsen in de lijndienst op te nemen. Wat de precieze drijfveren van de SMN en de RL waren om dit te doen wordt in het volgende hoofdstuk geanalyseerd.

Hoofdstuk 2 – De zeecruises van de SMN en de RL binnen de lijndienst op Nederlands-Indië

Uit het voorgaande hoofdstuk blijkt dat de ‘Nederland’ en de Lloyd werden gesubsidieerd door de Nederlandse overheid op het gebied van post- en passagiersvervoer. Dankzij het passagecontract bezaten de rederijen nagenoeg het monopolie op het vervoeren van gouvernementspassagiers en militairen op de lijndienst naar Nederlands-Indië. Vanaf het begin van de twintigste eeuw richtten de koloniale rederijen zich steeds specifieker op toeristen. Dit waren reizigers voor wie Indië niet de eindbestemming was. Zij voeren mee op de lijndienst als een vorm van vrijetijdsbesteding. Ten behoeve van deze groep besloten de directies van de SMN en de RL extra tussenhavens aan te lopen op het Europese traject van de lijndienst. Vanuit de havenplaatsen werden er excursies op touw gezet waaraan de opvarenden konden deelnemen. Tegelijkertijd konden de toeristen genieten van de luxe faciliteiten die de schepen van de maatschappijen te bieden hadden. Dit hoofdstuk beperkt zich tot de ontwikkeling van de zeecruises op het Europese gedeelte van de lijndienst. Er waren ook plezierreizigers voor wie Indië juist wel de vakantiebestemming was. Zo waren er reizigers die bijvoorbeeld familiebezoek in de kolonie combineerden met toeristische uitstapjes. Binnen de Indische Archipel zelf was het tevens mogelijk om met schepen van de Koninklijke Pakketvaart Maatschappij (KPM), de dochtermaatschappij van de ‘Nederland’ en de Lloyd, toeristische rondreizen te maken.⁷⁷

De vraag is wat de drijfveren van de SMN en de RL waren om zeecruises binnen hun lijndienst aan te bieden. Allereerst wordt er gekeken naar het moment waarop beide rederijen begonnen met deze praktijk. Vervolgens worden de toeristische tussenstops en de excursiemogelijkheden onder de loep genomen. Daarnaast worden de economische factoren, die de rederijen er toe dreven zich op toeristen te richten, belicht. Tot slot komt de vraagkant naar plezierreizen aan bod. De ontwikkeling van deze vraag wordt in kaart gebracht en er worden enkele egodocumenten van toeristen bij dit onderzoek betrokken.

Het ontstaan van de zeecruise binnen de lijndienst op Nederlands-Indië

De meeste passagiers die naar Indië reisden, legden het traject naar Marseille of Genua per trein af. De Italiaanse havenstad was de laatste Europese zeehaven die de SMN aandeed voordat er werd doorgevaren naar het Suezkanaal. Voor de RL was dit Marseille.⁷⁸ Beide havensteden waren goed bereikbaar doordat Europa sinds het ontstaan van de industriële revolutie over een steeds

⁷⁷ Miller, *Europe and the Maritime World*, 255; J. van Goor, ‘Indische reizen in de negentiende en twintigste eeuw. Van verkenning tot journalistiek toerisme’, *Tijdschrift voor geschiedenis* 105:3 (1992) 446-465.

⁷⁸ I.J. Brugmans, *Tachtig jaren varen*, 88-89; Leeman, *Van Barkschip tot Willem Ruys*, 120.

uitbreider spoorwegennetwerk beschikte.⁷⁹ De rederijen gaven spoorboekjes uit die een dienstregeling en routekaartjes bevatten met aanwijzingen over hoe men zo snel mogelijk in Genua of Marseille geraakte. Voor de reizigers die meer tijd hadden, werden er ook uitstapjes in de steden waar de trein doorheen reed, aanbevolen. Het was de verantwoordelijkheid van de passagiers om de reis zelf in te plannen en op tijd aanwezig te zijn voor het schip vertrok.⁸⁰

Hier kwam verandering in met de komst van de 'Nederland Express' en de 'Lloyd Rapide' in 1926 en 1927. Deze luxe uitgeruste sneltreinen vertrokken om de week vanuit Amsterdam en Den Haag. De 'Nederland Express' ging langs Keulen en Bazel naar Genua. De 'Lloyd Rapide' reed via Parijs en Lyon naar Marseille. De dienstregelingen van deze treinverbindingen sloten precies aan op de vertrektijden van de uitgaande schepen. Vanaf 1928 en 1929 verbonden beide treinverbindingen ook de thuiskomende schepen met Nederland.⁸¹ De directies van de scheepvaartmaatschappijen hadden internationale regelingen getroffen waardoor de treinen konden doorrijden zonder enige vorm van paspoort- of bagagecontrole bij de grenzen. De treinen stopten verder in de directe nabijheid van de kade waardoor veel tijd werd gewonnen. De reisduur werd door deze ontwikkelingen teruggebracht tot minder dan één etmaal. Dit was een groot verschil met de ruime week die de schepen van de 'Nederland' en de Lloyd nodig hadden om Genua of Marseille te bereiken.⁸²

Het feit dat de meeste passagiers de reis over land maakten, zorgde voor een onderbezetting van de passagiersaccommodatie op de mailschepen van de SMN en de RL.⁸³ In de periode voor de Eerste Wereldoorlog werd er om die reden door beide maatschappijen besloten om toeristische havenplaatsen aan te doen op het traject tussen Nederland en de Franse en Italiaanse Riviera. Op die manier probeerden zij vakantiegangers over te halen om mee te varen met de lijndienst. De 'Nederland' besloot in de jaren 1908-1909 onderweg naar Genua naast de vaste aanloophaven Southampton ook de havens van Lissabon, Tanger en Algiers aan te lopen.⁸⁴ De schepen van de Lloyd deden in diezelfde periode via Southampton de havens van Lissabon en Tanger aan. Vanaf 1910 werd Gibraltar in het vaarplan van de RL opgenomen.⁸⁵

Vanuit de tussenhavens was het voor de passagiers mogelijk om deel te nemen aan

⁷⁹ Jeroen Touwen, 'Expansie, stagnatie en globalisering: economische ontwikkelingen', in: Karel Davids en Marjolein 't Hart, *De wereld en Nederland: Een sociale en economische geschiedenis van de laatste duizend jaar* (Amsterdam 2011) 187-191.

⁸⁰ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 231, Diverse boekjes boottrein A'dam-Genua en Genua-A'dam; Maritiem Museum Rotterdam (MMR), inv.nr. DB2003, 'Reisgids Holland-Genua ten dienste van passagiers'; Alberts, *Per mailboot naar de Oost*, 20-26.

⁸¹ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 397, jaarverslagen 1926-1930. Stadsarchief Rotterdam (SAR), 454-01 Archieven van de N.V. Koninklijke Rotterdamse Lloyd en de firma Willem Ruys & Zonen 1883-1970 (454-01 Archieven RL, 1883-1970), inv. nr. 19, jaarverslagen uitgebracht door directie, 1926-1930.

⁸² Alberts, *Per mailboot naar de Oost*, 20-26.

⁸³ Van der Linden, *'Nou ... tabé dan!*, 118-120.

⁸⁴ Mulder, *De eeuw van de 'Nederland'*, 17-18.

⁸⁵ Leeman, *Van Barkschip tot Willem Ruys*, 149-150.

uitstapjes of om op eigen gelegenheid de stad te verkennen. Door beide koloniale rederijen zijn er diverse reisgidsen uitgegeven die de tussenhavens uitgebreid beschrijven inclusief afbeeldingen en plattegronden.⁸⁶ Tevens worden in de gidsen de excursiemogelijkheden toegelicht. De rijk geïllustreerde drukwerken dienden ervoor om passagiers ervan te overtuigen al op de boot te stappen in Nederland, zodat zij de zogenaamd ‘vermoeiende’ treinreis naar Genua of Marseille niet hoefden te maken.⁸⁷ Ook werden passagiers uitgenodigd ‘voor wie Indië nog te ver’ was en die ‘voor enkele maanden of voor een geheel winter den druk van ons eigen ruw klimaat wenschen te ontgaan’, om op het Europese traject mee te varen.⁸⁸

De schepen van beide rederijen vertrokken om de week vanuit Amsterdam of Rotterdam. Vanuit Amsterdam voeren de mailboten via het Noordzeekanaal door de sluis bij IJmuiden naar de Noordzee.⁸⁹ Vanuit Rotterdam navigeerden de schepen door de Nieuwe Waterweg naar Hoek van Holland, waar de Noordzee werd opgestoomd.⁹⁰ De eerste aanloophaven waar beide rederijen voor anker gingen, was de haven van de Britse industriestad Southampton. In de eerste bestaansjaren van beide maatschappijen werd Southampton puur uit praktische overwegingen aangelopen. De stadshaven was goed te bereiken om goederen over te slaan en het bunkeren van kolen was daar relatief goedkoop. In Southampton kwamen tevens veel Britse passagiers aan boord. Het schip bleef er voor enkele dagen liggen waardoor er voor de reizigers gelegenheid ontstond om de stad te bezichtigen of om op excursie te gaan.⁹¹ Hiervoor konden er aan boord bij de gezagvoerder inschrijfbewijzen worden gekocht. Men kon naast het stadbezoek meerijden met gemotoriseerde autobussen om de omgeving te verkennen. Zo was het mogelijk om het bosrijke gebied van New Forest te bezoeken en waren de ruïnes van het dertiende-eeuwse klooster Netley Abbey een toeristische trekpleister. Een bezoek aan het eiland Wight behoorde ook tot de opties en zelfs uitstapjes naar Londen waren mogelijk aangezien de Engelse hoofdstad goed bereikbaar was met de trein vanuit Southampton.⁹²

⁸⁶ Enkele voorbeelden: J. Groneman, *Met de ‘Nederland’ naar Indië en terug: Officiële Gids van de Maatschappij ‘Nederland’* (Amsterdam 1914); A. Weruméus Buning, *Met de Rotterdamsche Lloyd naar Egypte, Ceylon, Sumatra en Java* (Amsterdam 1910); Henri Borel, *Van Batavia naar Rotterdam. Reisgids van de Rotterdamsche Lloyd* (Amsterdam 1905).

⁸⁷ Groneman, *Met de ‘Nederland’ naar Indië*, 2-6.

⁸⁸ Idem.

⁸⁹ Ibidem, 7.

⁹⁰ Weruméus Buning, *Met de Rotterdamsche Lloyd*, 17-18.

⁹¹ Van der Linden, *‘Nou ... tabé dan’*, 27.

⁹² Weruméus Buning, *Met de Rotterdamsche Lloyd*, 19-22.



Afbeelding 2.1: Auto excursie naar New Forest, 1928, bron: Bron: NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 235, Brochure toeristenseizoen 1928.

Na een ligtijd van enkele dagen in de Britse havenstad zetten de schepen van de 'Nederland' en de Lloyd koers richting Lissabon. De mailboten gingen voor anker in de buurt van de Portugese hoofdstad bij de monding van de rivier de Taag. Voor de passagiers bestond de mogelijkheid om tegen betaling aan wal te gaan en de stad te bezoeken. Het schip bleef tot aan de middag liggen, vervolgens voeren de schepen van de SMN en de RL langs de Portugese kust in de richting van het Marokkaanse Tanger. Voor veel reizigers vormde het bezoek aan deze stad de eerste kennismaking met een Afrikaanse cultuur. De schepen gingen voor anker in de stadshaven en de passagiers hadden een middag de tijd om Tanger te bezoeken. Opvarenden konden aan boord passagekaartjes kopen om met een roeiboot aan wal te gaan. De auteurs van de reisgidsen waarschuwden de passagiers voor de drukte in de stad en om op te passen voor zwendelaars. Er waren door de rederijen erkende gidsen aangesteld die rondleidingen verzorgden en men kon de stad tevens per autobus of koets verkennen.⁹³ De schepen van de Lloyd voeren vervolgens verder naar de Britse conclave Gibraltar alwaar het mogelijk was om voor een paar uur van boord te gaan om bijvoorbeeld de bekende Rots van Gibraltar te bezichtigen. Een groot deel van de Britten ging hier van boord. De mailboten van de 'Nederland' voeren vanaf Tanger direct door naar Algiers, de hoofdstad van Algerije. Hier gold ook dat men een middag de tijd had om de stad te bezoeken.

Tot slot kwamen de schepen van de 'Nederland' aan in Genua en die van de Lloyd in Marseille. Ook de bezienswaardigheden in deze twee steden werden van harte aanbevolen in de gidsen en brochures: Genua 'ligt als een reuzen-amphitheater tegen de hellingen van een reeks van

⁹³ Ibidem, 24-35; Groneman, 'Met de 'Nederland' naar Indië, 32-35.

glooiende heuvels en steile rotsen en 's nachts zwemt dat alles in een zee van licht, van duizenden lampen'.⁹⁴ Marseille werd beschreven als het 'Maritieme Parijs' qua wijken en bezienswaardigheden zoals de 'Cathédrale de la Major' op een steile rotspartij nabij de kust.⁹⁵ De SMN kon na de Eerste Wereldoorlog de overzeese verbinding met Genua weer hervatten in 1921. Het aantal toeristen dat meevoer bleef echter beperkt en er werden plannen gemaakt om wederom de havens van Southampton, Algiers, Tanger en Lissabon aan te lopen. Uiteindelijk werd er besloten om vanaf 1923 alleen de havenplaatsen Southampton en Algiers aan te doen.⁹⁶

In het jaar 1933 besloot de directie van de SMN om het toeristische Villefranche (Nice) op te nemen in haar dienstregeling. Dit leidde echter tot protesten vanuit de RL-directie. Volgens het bestuur behoorde het vaargebied rondom Franse Riviera uitsluitend aan de Lloyd toe. Ze waren bang dat de SMN op die manier een gedeelte van haar passagiers zou overnemen die zij naar Marseille vervoerden. De SMN besloot de haven toch op te nemen in het vaarschema. Uiteindelijk werd in 1934 besloten dat de 'Nederland' geen lagere tarieven mocht hanteren op de route tussen Amsterdam en Nice dan de RL dat deed op het traject Rotterdam-Marseille.⁹⁷ De 'Nederland' besloot in de jaren dertig om zowel Lissabon, Tanger als ook Gibraltar en Palma de Mallorca in de lijndienst op te nemen. De Lloyd ging aan het begin van de jaren twintig alleen Southampton en Tanger aanlopen. Vanaf 1929 voeren de schepen ook weer langs de haven van Gibraltar, maar dit was puur voor het embarkeren en van boord gaan van voornamelijk Britse passagiers.⁹⁸ De passagiersschepen van de RL gingen vanaf 1933 weer voor anker bij de kust van Lissabon. Er was wederom voldoende gelegenheid voor de opvarenden om de Portugese hoofdstad te bezoeken.⁹⁹

Het Europese traject van de lijndienst werd in brochures en advertenties als een zeeceruise geadverteerd. Termen zoals 'zomerreizen', 'vacantiereizen', 'touristenreizen', 'plezierreizen' werden hierbij veelal gebruikt. Met leuzen als 'kruistochten door de Middellandse Zee', en 'winter retours naar de Middellandse Zee' probeerden de passageafdelingen van de 'Nederland' en de Lloyd tevens toeristen te lokken. Ook zijn er veel Engelse, Duitse en Franse folders gedrukt om buitenlandse toeristen aan te spreken met leuzen als 'Charming summer cruises to sunny lands and sunny seas', 'Ferienreisen' en 'Croisière en Méditerranée'. De eindbestemming van de lijndienst, Nederlands-Indië, werd in veel folders niet eens genoemd. De rederijen maakten vaak gebruik van afbeeldingen

⁹⁴ Weruméus Buning, *Met de Rotterdamsche Lloyd*, 33-35.

⁹⁵ Ibidem, 38; Groneman, *Met de 'Nederland' naar Indië*, 40-41.

⁹⁶ Brugmans, *Tachtig jaren varen*, 89.

⁹⁷ SAR, 454-05 Correspondentie Archief RL, 1929-1976, inv. nr. 303, Aanlopen van havens, Villefranche 1933-1950.

⁹⁸ Ibidem, inv. nr. 300, Aanlopen van havens, Gibraltar 1929-1938.

⁹⁹ Ibidem, inv. nr. 301, Aanlopen van havens, Lissabon 1932-1938; Leeman, *Van Barkschip tot Willem Ruys*, 207-213.

van het Oosters getinte Tanger of Algiers voor hun brochures. De excursiemogelijkheden in Southampton en de schoonheid van de havenplaatsen Genua en Marseille worden ook breed uitgemeten in de folders.¹⁰⁰



Afbeelding 2.2 (links): Folder Vacantiereizen Middellandse Zee SMN, 1911, bron: NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 223, Folder Middellandse Zeereis, 1911.

Afbeelding 2.3 (rechts): Folder Vacantiereizen Middellandse Zee, RL, 1913, bron: MMR, inv. nr. DB0536-03, Rotterdamse Lloyd Vacantie-Reizen, 1913.

Het was voor passagiers mogelijk om tickets voor een enkele reis of retourbiljetten te kopen voor de trajecten Amsterdam – Genua en Rotterdam – Marseille. Een retourticket was één jaar geldig en als men de reis tussendoor wilde onderbreken om bijvoorbeeld enkele tijd door te brengen in een van de havensteden, dan was dit tevens mogelijk. Dit diende dan wel van te voren worden gemeld aan de scheepsleiding. De passagier was vervolgens zelf verantwoordelijk om minimaal dertig dagen van te voren een plaats te reserveren op een volgend schip. Inschrijven voor de bootreizen was mogelijk bij diverse reisbureaus en de agentschappen van de SMN en de RL. Deze lagen verspreid over heel Europa en waren tevens in de aanloophavens te vinden. De retourtickets waren onderling uitwisselbaar bij de passagekantoren van beide rederijen. Hierdoor was het mogelijk om met een mailboot van de SMN naar Genua te varen en terug vanaf Marseille met een schip van de RL, en andersom. De treintickets tussen Genua en Marseille werden dan door één van de rederijen vergoed.

¹⁰⁰ Zie: NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nrs. 223, 230, 231, 234, 235, 239, Diverse folders passagedienst SMN, 1909-1939; SAR, 454-01 Archieven RL, 1883-1970, inv. nrs. 628 en 629, Advertenties 1910-1956; MMR, inv. nrs. DB417, DB461, DB511, DB524, DB528, DB534, DB536, DB538, DB539, DB545, DB568, DB2018, DB2219, DB2023, DB2024, DB2228, DB2242, DB2748, DB2732, DB 2733, DB2736, DB3075, DB3117, DB3595, DB4393, DB4394, DB4395-2, DB5532, DB5561, DB6407, N1610, N1613, N1614, N1615, diverse folders folders Rotterdamse Lloyd en diens passageagent Ruys & Co, 1900-1939.

Met de komst van de 'Nederland Express' en de 'Lloyd Rapide' werd het ook mogelijk om met een retour ticket over zee naar Genua of Marseille te reizen en de reis terug over land te maken.¹⁰¹

Bijlage 2.1 geeft een overzicht van de tarieven die door de SMN en de RL op het traject tussen Amsterdam-Genua en Rotterdam-Marseille werden gerekend. Het overzicht is gebaseerd op tientallen folders die werden gepubliceerd door de passagediensten van de koloniale rederijen in de periode van 1908-1940. Van de 'Nederland' zijn er, in vergelijking met de Lloyd, significant meer folders met een overzicht van de tarieven bewaard gebleven. Van de SMN is hierdoor een beter beeld van de passagegelden te reconstrueren.¹⁰²

Vanaf het moment dat beide rederijen een contract hadden met de Nederlandse staat werkten ze nauw samen. Er werden afspraken gemaakt over tarieven en de aan te lopen tussenhavens. Het was immers zo dat als één van beide partijen bepaalde eisen van het contract niet kon waarmaken, de verbintenis door de overheid werd verbroken. De subsidiekraan werd dan voor beide partijen dichtgedraaid.¹⁰³ In het overzicht is te zien dat voor de Eerste Wereldoorlog de passageprijzen van beide rederijen verschilden. De SMN hanteerde toentertijd hogere passagetarieven dan de RL. Voor een enkele reis in de eerste klasse naar Genua betaalde men in 1909 125 gulden en een retour kostte 200 gulden. De Lloyd hanteerde een tarief van 120 gulden voor een eerste klas reis naar Marseille en aan een retourticket hing een prijskaartje van 180 gulden. De prijzen voor tickets in de tweede klasse waren nagenoeg gelijk. Een enkele reis naar Genua of Marseille kostte bij beide maatschappijen 80 gulden. Een retourbiljet van de RL was met 180 gulden 5 gulden goedkoper dan eenzelfde ticket van de 'Nederland'.

Vanaf de jaren twintig werden er prijsafspraken gemaakt. De passagetarieven werden vanaf dat moment nauw op elkaar afgestemd. Wat tevens naar voren komt uit het overzicht is dat een enkele reis met de trein van Amsterdam-Genua of Den Haag-Marseille goedkoper was dan hetzelfde traject over zee. Zo kostte een enkele reis vanaf Amsterdam naar de Italiaanse Riviera met de 'Nederland Express' eerste klasse 83.65 gulden en tweede klasse 57.35 gulden in 1931. Hier kon dan nog een toeslag van 20 gulden in de eerste klasse of 13.50 in de tweede klasse bijkomen voor het gebruik van een slaapwagon.¹⁰⁴ Hetzelfde gold voor de prijzen van de 'Lloyd Rapide' daar kostte bijvoorbeeld in 1929 een eerste klasse treinticket 65 gulden en een tweede klasse kaartje 47.90 gulden exclusief toeslagen.¹⁰⁵ Men betaalde destijds 200 gulden voor een eerste klasse overzeese passage naar Genua of Marseille. Voor een enkele reis met een tweede klas accommodatie betaalde

¹⁰¹ Idem.

¹⁰² NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nrs. 241, Diverse tarieffolders, 1900-1940.

¹⁰³ Doedens, *Oceaanreuzen*, 8-11.

¹⁰⁴ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 231, Diverse boekjes boottrein A'dam-Genua en Genua-A'dam.

¹⁰⁵ MMR, DB2228, Rotterdam Lloyd Rapide folder, 1929.

men 140 gulden. De trein was derhalve de snellere en goedkopere optie.

Economische drijfveren

De lijndiensten naar Indië konden extra tussenhavens aanlopen omdat zij speelruimte hadden op het Europese traject van de lijndienst. Dit kwam doordat het post- en passagecontract dat gesloten was met de overheid qua snelheidseisen en verplichte aanloophavens betrekking had op het traject van Genua en Marseille tot aan Batavia. De voorwaarden die aan deze verbintenis kleefden, waren dus niet van toepassing op het traject tussen Nederland en de Riviera.¹⁰⁶ Het is opvallend dat de ontwikkelingen omtrent het aanlopen van de toeristische havenplaatsen rond 1908 niet te boek zijn gesteld in de jaarverslagen van beide rederijen. De verslagen waarin de directie verantwoording aflegt tegenover de aandeelhouders gaan grotendeels in op de ontwikkelingen omtrent het vrachtvervoer. Met betrekking tot het passagiersvervoer worden vooral de snelheidseisen betreffende het overheidscontract belicht.¹⁰⁷

Een reden waarom het bestuur besloot om de vernieuwde activiteiten te verzwijgen, kan te maken hebben met het feit dat de directie de nadruk op de hoofdactiviteiten van de maatschappijen wilde behouden. Het hoofddoel van de rederijen was immers om een regelmatige verbinding met Nederlands-Indië te onderhouden via het Suezkanaal waarop personen, post en vracht werden vervoerd. Het aanstippen van de nevenactiviteiten was onnodig aangezien de hoofdactiviteiten van het bedrijf een enorme groei doormaakten in de periode tot en met de Eerste Wereldoorlog. Het bedrijfskapitaal groeide en er kon dividend worden uitgekeerd. De maatschappijen profiteerden zelfs enorm van omstandigheden ten tijde van de Grote Oorlog doordat een aanzienlijk deel van de buitenlandse concurrentie wegviel en zij zelf onder neutrale vlag actief bleven op de vrachtenmarkt. Zo waren de inkomsten van de Lloyd tijdens de oorlog zo hoog dat er het hoogste dividend percentage in de geschiedenis van de rederij van 25 procent per aandeel aan de investeerders kon worden uitgekeerd.¹⁰⁸

Er was in het decennium voorafgaand aan de Eerste Wereldoorlog wel een daling waar te nemen van het aantal koloniale militairen dat door de schepen van de SMN en de RL naar Indië werd getransporteerd.¹⁰⁹ Het Oost-Indische leger was sinds de eerste helft van de negentiende eeuw verwickeld in diverse militaire operaties in Nederlands-Indië om het koloniale gezag in de archipel te

¹⁰⁶ Van Rijn, 'Het Postcontract', 87-90.

¹⁰⁷ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 396 jaarverslag SMN over 1908-1914; SAR, 454-01 Archieven RL, 1883-1970, jaarverslag RL over 1908-1914.

¹⁰⁸ Samuël Kruizinga, 'Wie varen wil, zij onvervaard, doch wake voor gevaar' Het beleid van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' en de Rotterdamsche Lloyd tijdens de Eerste Wereldoorlog (1914-1918)', *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 9:4 (2012) 31-63.

¹⁰⁹ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 396, jaarverslag SMN 1906.

consolideren. Met het uitbreken van de Atjeh-oorlog in 1873 deed de Nederlandse overheid voor het eerst een beroep op de diensten van de 'Nederland' en later op die van de Lloyd. De militairen embarkeerden in de havens van Amsterdam of Rotterdam en konden nu met de mailboten van de rederijen via het Suezkanaal naar Nederlands-Indië worden geëxpedieerd.¹¹⁰ Het passagecontract dat werd afgesloten tussen de rederijen en de overheid bevatte bepalingen omtrent het vervoeren van militairen. Zo was er sprake van een vergoeding van 180 gulden per militair op de heenreis en een vergoeding van 250 gulden per militair op de terugreis. Er voeren in de jaren negentig van de negentiende eeuw honderden soldaten mee op de mailschepen van de maatschappijen. Hierdoor konden de inkomsten voor de koloniale rederijen flink oplopen.¹¹¹

De Atjeh-oorlog liep officieel op zijn eind in 1914 maar het aantal militairen dat vanuit Nederland naar Indië werd uitgezonden liep al eerder terug. In 1909 was er sprake van een definitieve vestiging van het koloniale gezag in Indië. In datzelfde jaar werd ook het Koloniaal Werfdepot in Nederland gesloten.¹¹² Op die manier kwam er een einde aan de stroom van militairen die met de schepen van de SMN en de RL naar Indië werden uitgezonden. Dit betekende ook dat een lucratieve bron van inkomsten voor beide koloniale rederijen opdroogde en dat er meer scheepsruimte voor passagiers kon worden ingericht. Het wegvallen van deze inkomstenbron was daarom een belangrijke stimulans voor de maatschappijen om zich te richten op een nieuwe groep passagiers: vakantiegangers. Vanaf het moment dat er geen militairen meer konden worden geëxpedieerd gingen de koloniale rederijen extra toeristische tussenhavens in de lijndienst opnemen. Een groot deel van de sloopshutten werd natuurlijk al bezet door een groeiende groep passagiers: de ondernemers en planters. Die voeren in grote getalen mee op de lijndienst in de decennia na de openstelling van de kolonie voor vrij ondernemerschap in 1870. Met de uitbreiding van het gezag werden er, zoals besproken in het vorige hoofdstuk, vanaf de eeuwwisseling ook meer ambtenaren naar de kolonie gestuurd. Maar zoals hierboven duidelijk werd, embarkeerden de meeste reizigers die naar Indië gingen pas in Frankrijk of Italië.

Na een terugval tijdens de Eerste Wereldoorlog bloeide het passagiersvervoer van en naar Indië weer op doordat er grote aantallen ambtenaren en particuliere passagiers uit de kolonie wilden repatriëren of juist naar Indië wilden terugkeren. De groei in passagiersaantallen op de lijndienst bleef toenemen van 1924 tot 1929.¹¹³ In 1929, het beruchte jaar van de beurskrach en de crisis op de wereldmarkt, kwam hier verandering in. In de jaren die hierop volgden, speelden er verschillende

¹¹⁰ M.P. Bossenbroek, *Van Holland naar Indië: Het transport van koloniale troepen voor het Oost-Indische leger 1815-1909* (Amsterdam 1986), 23-25, 58-60.

¹¹¹ Cebula, 'Het Passagecontract', 93-99.

¹¹² Bossenbroek, *Van Holland naar Indië*, 12-13.

¹¹³ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 397, jaarverslagen 1924-1930; SAR, 454-01 Archieven RL, 1883-1970, Jaarverslagen uitgebracht door de directie 1924-1930.

factoren een rol in de daling van de inkomsten uit het passagiersvervoer. Zo besloot de Nederlands-Indische overheid om te bezuinigen op personeelskosten. Het directe gevolg hiervan voor de rederijen was dat er een klasse verschuiving plaatsvond op de mailschepen. Alle gouvernementspassagiers waren vanaf 1932 verplicht om tweede of derde klasse te reizen in plaats van eerste klasse.¹¹⁴

Een maatregel die de maatschappijen moesten nemen om concurrerend te blijven was het verlagen van de passagetarieven vanaf 1932 zoals waar te nemen is in bijlage 2.1.¹¹⁵ Dit was het gevolg van het feit dat de Duitse, Britse en Franse rederijen genoodzaakt waren om lagere passagetarieven te rekenen ten gevolge van de economische crisis.¹¹⁶ Gingen de SMN en de RL hier niet in mee, dan liepen zij het gevaar dat Indiëgangers overstapten op schepen van buitenlandse rederijen. Nederlandse reizigers konden er dan namelijk voor kiezen om de overtocht naar de kolonie te maken met schepen van bijvoorbeeld de Messageries Maritimes die vanaf Marseille naar Zuidoost-Azië vertrokken.¹¹⁷ Ook werd er in deze periode besloten tot een vermindering van het aantal afvaarten. Tegelijkertijd kwam er dankzij de snelle ontwikkelingen omtrent een vliegverbinding naar Indië een geduchte concurrent bij. Om de crisis en de concurrentie het hoofd te kunnen blijven bieden wilde de RL een nauwere samenwerking met de SMN aangaan door middel van de oprichting van een 'passagepool'. Beide rederijen konden in deze pool vervoerscijfers en andere data met betrekking tot de bezetting van de passagiersaccommodatie met elkaar uitwisselen.¹¹⁸

In de crisistijd moesten rederijen hun beleid aanpassen en op zoek gaan naar alternatieve bronnen van inkomsten om het hoofd boven water te houden. Uit de jaarverslagen blijkt dat de directies er om die reden voor kozen om zich intensief te richten op vakantiegangers in hun vervoersbeleid.¹¹⁹ Om hier op in te spelen werd er door de Lloyd een onderzoek ingesteld naar het aanlopen van toeristische tussenhavens, naast de havens van Southampton, Tanger en Algiers, die vanaf het begin van de jaren twintig weer door beide maatschappijen werden aangedaan.¹²⁰ Vanaf het begin van de jaren dertig werden de ontwikkelingen omtrent het toeristenverkeer gerapporteerd in de jaarverslagen. De directies zagen zich genoodzaakt om de aandeelhouders hiervan op de

¹¹⁴ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 397, jaarverslagen 1932-1933; SAR, 454-01 Archieven RL, 1883-1970, inv. nr. 19, Jaarverslagen uitgebracht door de directie 1932-1933.

¹¹⁵ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 397, jaarverslagen 1929-1935; SAR, 454-01 Archieven RL, 1883-1970, inv. nr. 19, Jaarverslagen uitgebracht door de directie 1932-1935.

¹¹⁶ Brugmans, *Tachtig jaren varen*, 129-130.

¹¹⁷ Termorshuizen, 'Met de mail naar Indië', 107-111.

¹¹⁸ SAR, 454-05 Correspondentie Archief RL, 1929-1976, inv. nr. 1172, Pool 1935-1938.

¹¹⁹ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 397, jaarverslagen 1933-1938; SAR, 454-01 Archieven RL, 1883-1970, inv. nr. 19, Jaarverslagen uitgebracht door de directie 1932-1938.

¹²⁰ SAR, 454-05 Correspondentie Archief RL, 1929-1976, inv. nr. 303, Exploitatie: Correspondentie over het aanlopen van havens zoals Barcelona en Palma de Mallorca.

hoogte te stellen. Er werd amper winst gemaakt in de periode van 1929-1936, de passagetarieven moesten worden verlaagd en hierdoor kon er vanaf 1931 tot 1937 geen dividend worden uitgekeerd zoals te zien is in tabel 2.1. In deze jaren meldden de rederijen dat ondanks de tegenvallende vrachtenmarkt en het teruglopende passagiersvervoer het toeristenverkeer zich positief ontwikkelde. In de begrotingen bij de jaarverslagen zijn hier echter geen precieze cijfers van terug te vinden. De vracht- en passagegelden zijn bovendien niet gescheiden weergegeven op de balans. De inkomsten hiervan zijn hierdoor niet gemakkelijk te achterhalen. De SMN en de RL traden niet naar buiten met harde cijfers omtrent deze thema's. Het vertrouwen van de investeerders werd dus enkel gewonnen door middel van de tekst en uitleg van de directie. Men zou verwachten dat het toeristenverkeer zich in crisistijd juist niet positief zou ontwikkelen. Toch bleken er vooralsnog mensen te zijn die genoeg verdienden om dergelijke reizen te kunnen maken. Op deze doelgroep wordt hieronder verder ingegaan.

Tabel 2.1 Uitkering dividend aan aandeelhouders periode 1929-1939

Jaar:	Uitkering dividend in % Stoomvaartmaatschappij 'Nederland':	Uitkering dividend in % Rotterdamse Lloyd:
1929	10	9
1930	7	4
1931	0	0
1932	0	0
1933	0	0
1934	0	0
1935	0	0
1936	0	0
1937	6	5
1938	6	6
1939	7	6

Bron: NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 397, jaarverslagen over 1929-1939; SAR, 454-01 Archieven RL, 1883-1970, Jaarverslagen uitgebracht door de directie 1929-1939.

Ontwikkeling van het toerisme

Tot nu toe is er vooral geredeneerd vanuit het perspectief van de rederijen met betrekking tot de beweegredenen achter het aanbieden van zeecruises. Minstens zo belangrijk is het achterhalen van de ontwikkeling van de vraagkant naar dergelijke reizen, die vooral tijdens het interbellum een sterke groei doormaakte. De vraag naar cruises hangt nauw samen met de opkomst van toerisme en de veranderende relatie tussen mens en zee. In het artikel 'Humankind and the Sea' stelt Williams dat de relatie in eerste instantie puur economisch van aard was maar dat deze vanaf 1750 ook een

sociale dimensie kreeg. Vanaf dat moment ontstond er een opleving in het maritieme toerisme. De mens kreeg interesse in de zee voor recreatieve doeleinden. Zo ontstond er een zogeheten badcultuur in verschillende kustplaatsen en was er sprake van een groeiende belangstelling voor toeristische rondreizen op zee in de tweede helft van de negentiende eeuw.¹²¹ Toerisme is een eeuwenoud begrip maar het was tot de twintigste eeuw vooral weggelegd voor de bovenlagen van de samenleving om pleziertochten te maken. Een goed voorbeeld hiervan is de 'grand tour' die vanaf de achttiende eeuw door welgestelde Britse jonge mannen werd gemaakt langs monumenten op het Europese vasteland als onderdeel van hun opvoeding. Een toerist kan worden aangeduid als: 'iemand die het reizen voor zijn genoegen, als ontspanning beoefent, met name in een hem vreemd gebied, meestal met het doel verschillende bezienswaardige of bekende plaatsen te bezoeken'.¹²²

Met de komst van de industriële revolutie ontstonden er werkdagen met vaste werktijden. Werk en vrije tijd werden vanaf dat moment van elkaar gescheiden. Er ontstonden nu verschillende blokken van vrije tijd na het werk, in het weekend en in de zomervakantie.¹²³ In Groot-Brittannië werd in 1875 vakantie vastgelegd als een recht voor iedereen dankzij de 'Holiday Extension Act'.¹²⁴ In Nederland werd vanaf 1906 wettelijk bepaald dat zondag een vrije dag was en vanaf 1919 kwam de achturige werkdag in opkomst. Vanaf de jaren dertig ontstond het begrip van de betaalde vakantie in Nederland.¹²⁵ Doordat steeds meer mensen in de Nederlandse samenleving het recht op verlof kregen konden zij hun vrijetijd op verschillende manieren indelen.

Reisbureaus- en agentschappen speelden hier op in. De geschiedenis van dergelijke reisinstanties begon al vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw. Vanaf dat moment ontstonden er verschillende reisverenigingen en- organisaties die voor de middenklasse excursies gingen organiseren.¹²⁶ Internationaal gezien was het reisagentschap Thomas Cook de pionier op dat gebied. Zoals Whitey aangeeft in *Grand Tours and Cook's Tours* speelde het reisbureau vanaf 1851 een belangrijke rol in de popularisering van de vakantiereis.¹²⁷ Er werden door het reisagentschap allerlei uitstapjes georganiseerd zowel dichtbij als ver weg. Hierbij werden er plekken op stoomschepen en treinen geboekt.¹²⁸ De meeste publicaties gaan ervan uit dat Thomas Cook de eerste was die in de negentiende eeuw betaalbare reizen op touw zette. Williams en Armstrong toonden echter aan dat kleinere rederijen al eerder goedkope stoomboottochten langs de kust en in

¹²¹ Williams, 'Humankind and the Sea', 1-14.

¹²² De Groote, *Panorama op toerisme*, 15.

¹²³ M.F.A. Linders-Rooijendijk, 'Een beknopte geschiedenis van de vrije tijd en vrijetijdsbesteding' in: K.P.C. de Leeuw, M.F.A. Linders-Rooijendijk en P.J.M. Martens, *Van ontspanning en inspanning: aspecten van de geschiedenis van de vrije tijd* (Tilburg 1995), 1-11.

¹²⁴ De Groote, *Panorama op toerisme*, 111-112.

¹²⁵ Idem.

¹²⁶ Ibidem, 59-61.

¹²⁷ Withey, *Grand Tours and Cook's Tours*, 135-166.

¹²⁸ Idem; Piers Brendon, *Thomas Cook: 150 years of popular tourism* (Londen 1991).

binnenwateren organiseerden vanuit verschillende havensteden in Groot-Brittannië. Hetzij niet op de schaal waarop Cook vakantie-reizen aanbood.¹²⁹

In Nederland waren er diverse verenigingen en organisaties die reizen voor haar leden aanboden. Een belangrijke speler was de Nederlandse Reisvereniging (NRV). De NRV werd opgericht in 1906 en gold voor de reisorganisaties die in latere jaren ontstonden een belangrijk precedent. Volgens de oprichters M.J. van der Vlier en A. Pieters was het doel van de vereniging om 'voor arbeiders en kleine middenstanders goed geleide en vooral goedkope reizen [te] organiseren en daarmee hun culturele en intellectuele ontwikkeling [te] bevorderen'.¹³⁰ De NRV organiseerde diverse soorten reizen, over land maar ook over zee. Zoals naar voren zal komen in het volgende hoofdstuk, organiseerde zij in 1937 samen met de RL ook een zee-cruise. Na de NRV zouden er vele verenigingen volgen die, soms met een religieuze inslag, reizen voor haar leden organiseerden.

De plezierreizen binnen de lijndienst van de 'Nederland' en de Lloyd waren daarentegen lang niet voor iedereen betaalbaar. Als men kijkt naar het gemiddeld inkomen van de Nederlandse beroepsbevolking in 1921 komt men uit op een bedrag van 974 gulden.¹³¹ Vaak moest hier een heel gezin van worden onderhouden. Zo blijkt dat een gemiddeld Nederlands gezin in de jaren twintig en dertig iets meer dan honderd gulden over hield om te sparen na aftrek van de kosten voor levensonderhoud, tegenover enkele tientjes die arbeidsgezinnen aan het einde van het jaar overhielden.¹³² Uitgaande van de passagetarieven van de koloniale rederijen in die tijd kon lang niet iedereen een vakantie-reis naar de Middellandse Zee maken, laat staan een gemiddeld Nederlands gezin. Voor het goedkoopste retourticket betaalde men in die tijd namelijk 200 gulden.¹³³ Deelname aan dergelijke reizen was weggelegd voor welgestelden die er het geld en de tijd voor hadden.

Het is gecompliceerd om de precieze aantallen toeristen te achterhalen die meevoeren op de lijndienst naar Nederlands-Indië en in Genua of Marseille van boord gingen. Er is een beperkt aantal passagierslijsten van beide rederijen overgeleverd, soms als toevoeging bij de scheepsjournalen. De journalen beschikten over een lijst waarop door de administrateur werd bijgehouden tot welke havenplaats een passagier meevoer. Ook staat er per tussenhaven beschreven welke reizigers zich inscheepten. Op veel van de lijsten is, zoals eerder in dit hoofdstuk werd besproken, waar te nemen dat veruit het overgrote deel van de Indië-gangers zich pas in Marseille of Genua inscheepten. De

¹²⁹ Armstrong, 'The steamboat', 61-77.

¹³⁰ Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, Archief Nederlandse Reisvereniging (Archief NRV), Inventaris, 3.

¹³¹ Bepaald door het totaal aan lonen en salarissen (in miljoenen guldens) van 1921 te delen door de beroepsbevolking uit dat jaar, bron: Centraal Bureau voor Statistiek (CBS), *Tweehonderd jaar statistiek in tijdreeksen 1800-1999* (Voorburg/Heerlen 2001) 78.

¹³² Herman Vuijsje en Jos van der Lans, *Lage landen, hoge sprongen: Nederland in de twintigste eeuw: Overzicht in woord en beeld van de maatschappelijke veranderingen in Nederland tussen 1898 en 2003* (Wormer 2003) 166-167.

¹³³ Zie overzicht bijlage 2.1.

scheepen kwamen meestal met een halflege passagiersaccommodatie in Frankrijk of Italië aan. In Southampton kwamen de meeste Britse passagiers aan boord. Gedurende de toeristische tussenstops verlieten er ook enkele passagiers definitief het schip. Dit waren vooral buitenlandse reizigers, ook hier ging het vaak om Britten. In slechts enkele gevallen ging het om een Nederlander. Of het hier stevast om toeristen ging is niet duidelijk. Wie er van boord ging voor de korte excursies in de toeristische havenplaatsen is niet bijgehouden op de losse passagierslijsten of in de scheepsjournalen.¹³⁴

Er zijn tevens enkele toeristen die hun reiservaringen op het traject tussen Nederland en Genua of Marseille op schrift hebben gesteld. Dankzij deze reisverslagen is er iets te zeggen over de achtergronden van deze groep reizigers en ze geven tevens een beeld van de gebeurtenissen op een reis. Een voorbeeld hiervan vormt het verslag van de heer D. Goedkoop Danielzoon (1847 – 1947) dat hij schreef over zijn reis op het schip *ss Willem I* van de SMN in 1904. Het was niet zijn eerste reis, hij maakte in 1890 al een zeereis met het stoomschip *Hebe* van de Rotterdamse Lloyd. Hij was de oudste zoon van de oprichter van de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij (NSM) te Amsterdam. Hier werden diverse grote schepen van de SMN gebouwd, maar de *Willem I* behoorde hier niet toe. In 1919 zou hij zijn vader als bedrijfsdirecteur opvolgen.¹³⁵ De dertigjarige Goedkoop, die alleen reisde, voer mee vanaf Amsterdam tot aan Genua. Het doel van zijn reis kan tweezijdig worden opgevat. Aan de ene kant moest hij ervaring opdoen met de praktische zaken omtrent stoomschepen en scheepsreizen om zich voor te bereiden op zijn toekomstige functie als directeur van één van de grootste scheepsbouwerwerven van Nederland. Aan de andere kant was het doel om een plezierreis te maken van Amsterdam naar Genua. Dit laatste schemert vooral door in zijn reisjournaal.

In het verslag beschrijft hij vooral de contacten die hij legde met zijn medepassagiers en hoe die onderling met elkaar omgingen. Hij reisde eerste klasse en zijn reisgenoten waren veelal Indiëgangers van gegoede komaf. In Southampton werd hij door enkele van zijn reiskompanen meegevraagd om de stad te bezichtigen en een tocht te maken in de contreien van de industriestad. Met dezelfde metgezellen trok Goedkoop vervolgens op in Genua toen de *Willem I* daar voor anker ging. Hier bezocht hij diverse wijken in de stad en de bekende begraafplaats Campo Santo, waar hij al eens eerder was geweest. Tot slot moest hij met een weemoedig gevoel afscheid nemen van de passagiers die doorvoeren naar Indië waarmee hij zo goed was opgetrokken. Uit dit verslag blijkt dat

¹³⁴ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nrs. 927-938, 939-942, 943-946, Passagierslijsten uit- en thuisreizen, 1878-1918 en 1938-1946; 454-02 Archief van de N.V. Koninklijke Rotterdamse Lloyd: Scheepsjournalen 1880-1969 (Scheepsjournalen KRL, 1880-1969), inv. nrs. 1029, 1257, 1860, 1867, 4014, 4027, 4746, 4821, 4822, 4823, 5112, 5153, 5334, diverse scheepsjournalen met passagierslijst, 1909-1938; Het Scheepvaartmuseum (HS), inv. nrs. 1999.0223, 1994.6579, 1994.6982, 1994.6983, 1994.6984, passagierslijsten SMN.

¹³⁵ MMR, DB6407, Reisverslag: Indrukken en retrospectieve beschouwingen van een reisje van Amsterdam naar Genua met het stoomschip Koning Willem I van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland', 1904.

er begin twintigste eeuw ook al interesse was in plezierreizen op de lijndienst om Genua en Southampton te bezoeken. Dit was in de periode voordat havens zoals Lissabon, Tanger en Algiers in de vaarplannen van de maatschappijen werden opgenomen.

Ervaringen van een andere toerist zijn te vinden in het plakboek van C. Cool, een gegoede vrouw uit Haarlem. Zij maakte in de jaren 1927-1928 twee uit- en thuisreizen naar de Franse en Italiaanse Riviera op de mailboten van de 'Nederland' en de Lloyd. Het plakboek bevat scheepsfolders, tickets, foto's en een handgeschreven verslag in dagboekvorm.¹³⁶ Ze vertrok in 1927 met het schip de *Slamat* van de RL van Rotterdam naar Marseille. Ze maakte de reizen in de eerste klasse met Dé en Gerard, twee 'hoffelijke heren' waarmee haar relatie niet geheel duidelijk is. In Southampton maakten ze een excursie met gemotoriseerde wagens in de omgeving van de stad. Ze besloten zich ook in te schrijven voor een uitstapje aan wal in het Marokkaanse Tanger. De zee in de haven bleek echter te onstuimig om aan wal te gaan. Cool genoot desondanks van alle omstandigheden aan boord en de uitzichten tijdens de reis. Ze achtte zichzelf erg 'bootvast', ze had geen last van zeeziekte. In Marseille aangekomen nam Cool de trein naar Antibes, een Franse kustplaats ongeveer 200 kilometer ten oosten van Marseille. Vanuit Antibes trok ze uiteindelijk zelf door naar Genua alwaar ze embarkeerden op het schip *Johan de Witt* van de SMN om terug te reizen naar Amsterdam.

Aan boord stond ze vooral in contact met Engelse passagiers en ze schreef zich in voor een tour in een grote autocar door Algiers. Van de 160 eerste klasse passagiers gingen er 132 in Southampton van boord. Haar manier van tijdverdrijf aan boord waren lezen, het liggen in ligstoelen op het dek, het schrijven van ansichtkaarten die ze kocht in de aanloophavens en het bijhouden van het plakboek. In 1928 maakte ze wederom een reis naar de Riviera. Ditmaal maakte ze de heenreis met de *Koningin der Nederlanden* van de SMN. Eenmaal in Genua aangekomen trok ze door naar Portofino in de Italiaanse regio Ligurië, voor een vakantie van een week. Ze keerde daarna terug naar Nederland met de *Christiaan Huygens* van de SMN. Opvallend bij mejuffrouw Cool is dat ze de reis per mailboot ook echt als onderdeel van haar vakantie zag en genoot van de verschillende uitstapjes. Ze had ook voor de veel snellere treinverbinding kunnen kiezen om haar vakantiebestemmingen te bereiken of om juist weer eerder thuis te zijn.

Journalist G.C. Kleijse schreef in 1934 een reisverslag in de *Bredasche Courant* aan boord van de *Marnix van de St. Aldegonde* van de SMN. Hij stelt in de inleiding van het artikel vast dat 'In onzen tegenwoordigen tijd is reizen geen bevoorrechtting meer enkel voor de bezittende klasse' en 'gelang

¹³⁶ MMR, inv. nr. H643, Plakboek van Mejuffrouw C. Cool gemaakt naar aanleiding van haar reizen in de jaren 1927 – 1928.

de ruimte zijner beurs [vindt] dit verlof in buiten- of binnenland' plaats.¹³⁷

Kleijse vaart mee als een plezierreis tot aan Genua en embarkeert in Amsterdam. Bij het verlaten van de kade in Amsterdam ziet hij een duidelijk verschil tussen de Indiëgangers en toeristen. Voor de Indiëgangers was er veelal sprake van een emotioneel afscheid en zij trokken zich na de afvaart terug in de kringen van familie, kennissen of werkrelaties. De toeristen waren juist in een vakantiestemming en probeerden tijdens het wegvaren al gelijk contacten te leggen met reisgenoten. In Southampton maakte de journalist een treinreis naar Londen en hij stelde vast dat hier ook veel Britse passagiers aan boord kwamen. Kleijse kwam vervolgens veel in contact met deze groep passagiers die de kwaliteit en klantvriendelijkheid op de schepen van de 'Nederland' verkozen boven het reisaanbod van de Britse scheepvaartmaatschappijen. De toeristische tussenstop Algiers kon niet worden aangedaan door vertragingen ten gevolge van mist. De haven van Nice kon wel worden aangelopen en deze was erg in trek onder toeristen. Daarna maakte Kleijse nog een uitstapje in Genua.

Wat naar voren komt uit de verslagen is dat de tussenhavens die waren opgenomen in het vaarplan zoals Tanger en Algiers niet altijd konden worden aangelopen. Bij een onstuimige zee of vertraging onderweg moest de kapitein besluiten om door te varen om nog op tijd in Genua of Marseille aan te komen. Opvallend is ook het grote aantal Britse passagiers die zich aan boord van de schepen van de SMN en de RL bevond. Zij vormden, zoals al in enkele scheepsjournalen was waar te nemen, een belangrijke groep passagiers. Dit was ook een van de redenen voor de Lloyd om Gibraltar in 1929 wederom in het vaarschema op te nemen. Tot slot komt uit de verslagen naar voren dat er voor de passagiers verschillende vormen van vermaak aan boord waren. Samen speelden zij dekspelen, kaartspellen of maakten zij muziek. Ook de bemanning verzorgde activiteiten zoals filmavonden en (muziek)voorstellingen.¹³⁸ De directies van de rederijen stuurden hier op aan. Zo besloot de directie van de Lloyd om meerdere strijkorkestjes te laten meevaren op het Europese traject van de lijndienst en de laatste speelfilms van de Amsterdamse bioscoop Tuschinski aan boord te vertonen.¹³⁹

De belangrijkste reden dat de 'Nederland' en de Lloyd zeecruises binnen hun lijndienst aanboden, was om de anders onderbezette passagiersaccommodatie op te vullen. Dit was het directe gevolg van het feit dat de meeste Indiëgangers de reis naar Genua en Marseille over land

¹³⁷ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 239, Met de 'Marnix van St. Aldegonde' naar de Riviera, overdrukken uit de Bredasche Courant, december 1934.

¹³⁸ Wouter Heijveld, 'Het leven aan boord is wat men er van maakt. Vertier aan boord van Nederlandse passagiersschepen' in: Sjoerd de Meer e.a., *Hoogtij: Maritieme identiteit in feesten, tradities en vermaak* (Zutphen 2013) 87-95, 88; David Cashman, 'Brass bands, icebergs and jazz: music on passenger shipping 1880-1939', *Journal of Tourism History* 6:1 (2014) 1-15.

¹³⁹ SAR, 454-09 Archieven RL, 1872-2001, inv. nr. 11, Notulen van de directievergaderingen, 2 februari 1934 en 6 december 1935.

aflegden alwaar zij op de mailschepen van de SMN en de RL embarkeerden. De maatschappijen werden gesubsidieerd door de overheid maar hier stond een strikt eisenpakket tegenover dat was vastgelegd in het post- en passagecontract. Zij konden zeecruises aanbieden binnen de lijndienst omdat de snelheidseisen en verplichtte aanloophavens van de overeenkomst alleen van toepassing waren op het traject tussen de Italiaanse en Franse Riviera en Batavia. Feit was wel dat de mailboten vanuit Nederland stipt op tijd dienden aan te komen in Genua en Marseille.

Een andere drijfveer van de maatschappijen om plezierreizen aan te bieden was het feit dat het aantal militairen dat de 'Nederland' en de Lloyd naar Indië transporteerde sterk afnam na 1909. Dit was het gevolg van het eindigen van de Ajteh-oorlog en de definitieve vestiging van het koloniale gezag in de archipel. De inkomsten die aan dit transport werden verdiend liepen sterk terug. Er kwam hierdoor vanaf Nederland meer ruimte vrij op de mailschepen om passagiers te accommoderen. Dit was een belangrijke stimulans voor de rederijen om zich op toeristen te gaan richten. De crisis die in de jaren dertig op de wereldmarkt ontstond vormde ook een belangrijke beweegreden voor de SMN en de RL om cruises aan te bieden. De rederijen maakten grote verliezen in deze periode en het passagiersverkeer op de lijndienst liep sterk terug. De SMN en de RL waren hierdoor genoodzaakt hun passagetarieven naar beneden aan te passen.

Er was in die tijd echter wel sprake van een toenemende vraag naar toeristische reizen vanuit de hoogste segmenten van de samenleving. De rederijen speelden hier op in door wederom extra toeristische tussenhavens binnen hun lijndienst op te nemen. Dit was ook een manier voor de directies van de rederijen om naar de aandeelhouders verantwoording af te leggen. Ze lieten zo immers zien dat ze op zoek waren naar alternatieve bronnen van inkomsten in de tijd van een kwakkelende wereldeconomie. In het volgende hoofdstuk worden de zeecruises die rederijen buiten de lijndienst organiseerden belicht. Vervolgens kunnen de beweegredenen van beide rederijen, om zeecruises zowel binnen als buiten de lijndienst aan te bieden, met elkaar worden vergeleken en in internationaal perspectief worden geplaatst.

Hoofdstuk 3 – De zeecruises buiten de lijndienst van de SMN en de RL

In dit hoofdstuk staan de zeecruises centraal die de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' en de Rotterdamse Lloyd buiten hun passagierslijndienst op Nederlands-Indië aanboden. Beide koloniale rederijen hadden voor deze tochten geen speciale cruiseschepen in de vaart. De passagiersschepen die voeren op het traject tussen Nederland en Nederlands-Indië werden tijdelijk uit de lijndienst genomen en na enkele aanpassingen voor de cruises ingezet. De bestemmingen van deze toeristische rondvaarten lagen zowel binnen als buiten de Europese wateren. Gedurende deze plezierreizen werd op de mailboten geen klassenindeling aangehouden, zoals die wel tijdens de cruises binnen de lijndienst van toepassing was. Het gehele schip was tijdens de rondreizen buiten de lijndienst toegankelijk voor alle passagiers. Men betaalde naar gelang de grootte, uitrusting en locatie van de scheepshut. Er was, net als op de schepen die naar Indië voeren, een programma van vermaak aan boord. Onderweg kon men zich ook opgeven voor excursies die plaatsvonden in de havenplaatsen. Het schip fungeerde dan als hotel als het ergens meerdere dagen bleef liggen.

Bij de zeecruises was een onderscheid te maken tussen particuliere reizen en groepsreizen. De particuliere reizen werden op initiatief van de SMN en de RL op touw gezet. De groepsreizen werden meestal op aanvraag van een reisvereniging of toeristenclub georganiseerd. De jongerenreizen van de 'Nederland' en de Lloyd vormden een speciale categorie.

Waarom boden de SMN en de RL zeecruises buiten de lijndienst aan? Deze vraag wordt in de eerste plaats benaderd door een overzicht te geven van de verschillende zeecruises die beide scheepvaartmaatschappijen organiseerden in de periode voorafgaand aan de Tweede Wereldoorlog. Er wordt gekeken welke bestemmingen de cruises hadden en hoe vaak en wanneer dergelijke rondreizen werden georganiseerd. Vervolgens worden de drijfveren van de 'Nederland' en de Lloyd achter het aanbieden van dergelijke zeecruises besproken. Lagen hier, zoals bij de cruises binnen de lijndienst, vooral economische motieven aan ten grondslag? Volgden zij hierin het voorbeeld van de (buitenlandse) concurrentie of speelden hierbij andere factoren zoals naamsbekendheid voor de rederijen een rol van betekenis? Tot slot wordt er een vergelijking geschetst tussen de zeecruises binnen en buiten de lijndienst. Hierbij worden de tarieven, de passagiers en het leven aan boord onder de loep genomen.

Zeecruises van de SMN en de RL

Zoals valt op te maken uit de bijlagen 3.1 en 3.2 organiseerde de SMN minimaal 42 zeecruises en de RL ten minste 25 rondreizen buiten de lijndienst van 1870 tot 1940. Dit zijn alle particuliere plezierreizen en groepsreizen die met de schepen van de 'Nederland' en de Lloyd werden volbracht.

Van de Lloyd is een correspondentiearchief omtrent zee cruises van de afdeling passagezaken bewaard gebleven. Hierin is per cruise alle relevante informatie opgenomen zoals vaarplannen, passagierslijsten en programmaboekjes.¹⁴⁰ Het archief geeft tevens een inkijkje in het organisatieproces achter de plezierreizen dankzij de interne en externe briefwisselingen die het bevat. Hierdoor is een gedegen overzicht te reconstrueren van de cruises van de RL.

Wat betreft de zee cruises die de SMN buiten de lijndienst aanbod is dit gecompliceerder. Er is een aantal archieftoegangen te vinden in het Nationaal Archief getiteld 'diverse cruise-folders' die een ongestructureerde verzameling van folders en programmaboekjes herbergt.¹⁴¹ Aan de hand van deze folders is niet duidelijk af te lezen of de geadverteerde cruises daadwerkelijk hebben plaatsgevonden. De bedrijfsdrukwerken bieden verder weinig inzicht in de passagiersaantallen die meegingen met een cruise. Binnenlandse kranten bieden hierin uitkomst omdat zij dikwijls berichtten over de afvaarten van de cruises. Zij deden hier tevens vaak een verslag van. Van zowel de 'Nederland' als de Lloyd kon hierdoor een aantal van de geadverteerde cruises worden geverifieerd.¹⁴² Tevens bespraken de jaarverslagen, die de directies van beide koloniale rederijen uitbrachten, enkele cruises. In het overzicht van de zee cruises valt op dat de meeste plezierreizen plaatsvonden in de zomerse maanden juni, juli, augustus en september. Er werden eveneens enkele cruises in de Pinksterweekenden van mei georganiseerd. Naast de aantrekkelijke weersomstandigheden in de zomer, kregen steeds meer mensen verlof in deze periode.¹⁴³ De zee cruises van de SMN zijn onder te verdelen in 16 particuliere reizen en 24 groepsreizen. De RL zette haar schepen in voor 9 particuliere reizen en 16 groepsreizen.

De eerste particuliere cruise buiten de lijndienst werd georganiseerd door de Lloyd in 1925.¹⁴⁴ De 'Nederland' organiseerde haar eerste particuliere plezierreis in 1932.¹⁴⁵ Veruit de meeste zee cruises die voor 1935 door de koloniale rederijen werden aangeboden waren cruises van enkele dagen. Het ging hierbij om rondvaarten langs havenplaatsen binnen Europa. De bestemmingen van dit type rondreis waren voor beide rederijen veelal hetzelfde. Een groot deel van de reizen voer langs de Noorse fjorden en deed Scandinavische havensteden zoals Oslo en Kopenhagen aan.¹⁴⁶ Andere populaire bestemmingen lagen langs de kust van Groot-Brittannië. Zo voeren de schepen van de

¹⁴⁰ SAR, 454-05 RL Correspondentie 1929-1976, inv. nrs. 1237-1269, Passagezaken, Cruises.

¹⁴¹ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nrs. 235, 236 en 239, Diverse cruise-folders.

¹⁴² Krantenbank: <http://www.delpher.nl/>

¹⁴³ De Groote, *Panorama op toerisme*, 111-112.

¹⁴⁴ HS, inv. nr. 1989.0248, brochure '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'.

¹⁴⁵ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 397, Jaarverslag over 1932.

¹⁴⁶ Ibidem, inv. nr. 239, Diverse cruise-folders, Cruises naar de Scandinavische wateren; SAR, 454-05 RL Correspondentie 1929-1976, inv. nrs. 1246, 1247, 1252, 1253, 1254, 1259, 1267, Cruises, bestemmingen in Scandinavië, 1932-1935.

‘Nederland’ en de Lloyd enkele malen naar het Britse eiland Wight en de badplaats Torquay.¹⁴⁷ De Lloyd organiseerde in 1935 en 1937 ook twee cruises naar de rede van Spithead, de watervlakte tussen Portsmouth en Wight. Hier vond de Britse vlootshow plaats. Dit was een evenement waarbij een groot deel van de oorlogsvloot van de Britse Admiraliteit en de zeemacht van bevriende naties ten toon werd gesteld. Dit gebeurde ter ere van het 25-jarig regeringsjubileum van koning George V maar ook tijdens de kroningsweken van troonopvolger George VI enkele jaren later.¹⁴⁸ De SMN organiseerde verder twee opmerkelijke rondreizen in 1934 en 1935. Dit waren cruises met een ‘onbekende bestemming’. De passagiers die zich hiervoor inschreven, kregen pas aan het begin van de tweede reisdag te horen waar ze zouden aanleggen.¹⁴⁹

Vanaf de tweede helft van de jaren dertig experimenteerden de directies van de ‘Nederland’ en de Lloyd met zee-cruises die een langere reisduur hadden en meer tussenhavens aandeden. De SMN organiseerde in 1938 en 1939 vier reizen naar de Canarische eilanden en de Azoren. Met deze cruises was men tussen de tien en veertien dagen onderweg.¹⁵⁰ De RL zette eind jaren dertig ook enkele cruises naar de Canarische eilanden op touw. Maar aan deze cruises werden meer tussenhavens toegevoegd dan tijdens de rondvaarten van de SMN het geval was. In 1937 vond de eerste cruise van de rederij plaats naar het eiland Bermuda in de Atlantische Oceaan.¹⁵¹

Zoals blijkt uit het correspondentiearchief van de RL werd tussen de zes tot tien maanden van te voren aangevangen met het organiseren van een particuliere zee-cruise. In de eerste plaats werd door de directie een cruiseprogramma voor de zomer van het volgende boekjaar opgesteld met potentiële afvaartdata. De bestemmingen en data werden vervolgens voorgelegd aan de nautische dienst. Deze afdeling was verantwoordelijk voor de navigatie van de schepen van de maatschappij. Zij onderzocht de afstanden tussen de voorgestelde havenplaatsen en berekende de reistijd van de cruise. De dienst bekeek eveneens of de zeehavens goed bereikbaar waren voor de grote mailschepen en maakte een inschatting van het klimaat en de lokale weersomstandigheden.¹⁵²

Als het traject, soms na enkele aanpassingen, was goedgekeurd konden contacten worden gelegd met de lokale reisagentschappen in de havensteden. De RL organiseerde bijvoorbeeld in samenspraak met lokale reisagenten zoals Bennett’s en Dansk een groot deel van haar zee-cruises

¹⁴⁷NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nrs. 235 en 239, Diverse cruise-folders, Britse bestemmingen; SAR, 454-05 RL Correspondentie 1929-1976, 1242, 1247, 1248, 1250, 1257, Cruises, Britse bestemmingen.

¹⁴⁸¹⁴⁸ Ibidem, inv. nrs. 1248, 1247, Cruises, ‘vlootrevue Spithead’, 1935 en 1937.

¹⁴⁹ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 239, Diverse cruise-folders, ‘Reis met onbekende bestemming’, 1934 en 1935.

¹⁵⁰ Ibidem, inv. nr. 239, Diverse cruise-folders, ‘2 zomerreizen naar Lissabon, Tenerife en Madeira’ met de Jan Pieterszoon Coen, 1938; Ibidem, inv. nr. 239, Diverse cruise-folders, ‘Met de M.S. Oranje naar Madeira en de Azoren’, 1939.

¹⁵¹ SAR, 454-05 RL Correspondentie 1929-1976, inv. nr. 1245, Cruise, ‘Bermuda Cruise – M.S. Baloeran’, 1937.

¹⁵² Voorbeelden correspondentie met nautische dienst: SAR, 454-05 RL Correspondentie 1929-1976, inv. nrs. 1244 en 1247, Cruises, Aberdeen-Dublin Cruise, 1933 en Noorwegenreis m.s. Baloeran 1935.

naar Scandinavië. Tegen vergoeding leverden deze partijen de loodsen om de mailschepen langs de Noorse fjorden te manoeuvreren. Verder organiseerde de rederij ook de excursies vanuit de tussenhavens in samenspraak met de lokale reisbureaus.¹⁵³ Als dit allemaal rond was werd de publiciteit opgezocht. De afdeling passagedienst droeg zorg voor brochures, folders en advertenties. Het bedrijfsdrukkerwerk werd vervolgens in verschillende talen verspreid over de agentschappen die gelieerd waren aan de scheepvaartmaatschappij. Verder werden er advertenties geplaatst in de nationale dagbladen. Ze gebruikten hierbij teksten zoals 'cruise', 'weekend-cruise', 'vacantiereis' en 'zomerreis'.¹⁵⁴ Uit de bedrijfsnotulen van de Lloyd blijkt dat de directie intern steevast sprak van 'cruises'.¹⁵⁵

Een andere categorie vormden de groepsreizen die in opdracht van reisverenigingen en toeristenclubs werden georganiseerd. Zo organiseerde de SMN onder andere rondreizen voor de toeristentak van de Algemene Nederlandse Wielrijdersbond (ANWB) en de Nederlandse Katholieke Reisvereniging. De RL zette een aantal reizen op touw voor de Pullman toeristenclub, het Koninklijk Instituut voor Ingenieurs, de NRC-toeristenclub en de Nederlandse Reisvereniging. De verenigingen dienden ongeveer een jaar van te voren een aanvraag in tot het maken van een cruise met de schepen van één van de koloniale rederijen. Lang niet alle aanvragen werden gehonoreerd. Zo kwam er een verzoek van het studentencorps uit Leiden om een soort dinercruise te organiseren om hun lustrum te vieren. De directie van de RL wilde geen reputatieschade oplopen en stelde dat 'dergelijke pleziertjes niet tot ons bedrijf behoren'.¹⁵⁶

Uit de verdere correspondentie blijkt dat de belangrijkste reden dat de Lloyd niet met een bepaalde partij in zee ging, was omdat de voorgestelde reis niet in het vaarschema paste. Er liepen dan al andere aanvragen en de rederij wilde zich slechts richten op enkele reizen per jaar.¹⁵⁷ Bij een groepsreis zorgde de rederij voor het schip inclusief de bemanning, de faciliteiten aan boord en de routeplanning. Het beheren van de boekingen, het maken van reclame en het organiseren van excursies in de havenplaatsen werd aan de verenigingen zelf overgelaten.¹⁵⁸ Zij kregen van de Lloyd wel adressen van reisagentschappen toegespeeld om dit proces te versoepelen. Sommige organisaties kozen ervoor om het gehele proces van boekingen en excursies in de handen van een reisbureau te geven. Zo besteedde de NRC-toeristenclub dit uit aan het American Express reisbureau.¹⁵⁹

¹⁵³ Cruises waar deze reisagentschappen bij betrokken waren: Ibidem, inv. nrs. 1247, 1251, 1253.

¹⁵⁴ Zie verschillende folders en programmaboekjes bij de cruises: NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nrs. 235 en 239, Diverse cruise-folders; SAR, 454-05 RL Correspondentie 1929-1976, inv. nrs. 1244-1267.

¹⁵⁵ SAR, 454-09 Archieven RL, 1872-2001, inv. nr. 11, Notulen van de directievergaderingen, 1929-1937.

¹⁵⁶ Ibidem, inv. nr. 11, Notulen van de directievergadering, 1934.

¹⁵⁷ SAR, 454-05 RL Correspondentie 1929-1976, inv. nr. 1238 en 1239, Cruises algemeen, 1934-1938.

¹⁵⁸ Ibidem, inv. nrs. 1251, 1256, 1258, 1259, 1265-1269, Cruises, groepsreizen.

¹⁵⁹ Ibidem, inv. nr. 1266, Cruise, Slamet NRC-Touristenclub naar de Middellandse Zee, 1937.

De scheepvaartmaatschappij stelde een berekening op welk bedrag de vereniging verschuldigd was aan de Lloyd voor het charteren van hun schip. De vereniging was zelf verantwoordelijk om reclame te maken en er voor te zorgen dat het minimum aantal inschrijvingen werd gehaald. Als dit niet gebeurde, behield de rederij zich het recht om de cruise te annuleren en een percentage van het reeds betaalde bedrag in te houden.¹⁶⁰ De reizen waren veelal bestemd voor de leden of introducés van de verenigingen. In uitzonderlijke gevallen werden de inschrijvingen echter publiekelijk gemaakt. Dit gebeurde enkel als een zeecruise niet door dreigde te gaan ten gevolge van te weinig belangstelling.¹⁶¹

Bijzonder waren de jongerenreizen die de rederijen zelf en in samenwerking met reisverenigingen in het leven riepen, de zogeheten *Tarakan-* en *Slamat*-reizen. De SMN organiseerde cruises voor jongens en de RL verzorgde uitsluitend rondvaarten voor meisjes. Dit doet vermoeden dat er hierover onderling afspraken gemaakt zijn. Hier is geen direct bewijs over teruggevonden in de archieven, maar het is wel aannemelijk. De koloniale rederijen werkten immers nauw samen en ze correspondeerden onderling over enorm veel zaken met betrekking tot het passagiersvervoer. Er werd bijvoorbeeld gecorrespondeerd over een passagepool en andere aangelegenheden, soms in het geheim.¹⁶² Sociaal politieke motieven speelden voor de rederijen tevens een belangrijke rol. Door aparte meisjes- en jongensreizen te organiseren werden problemen voorkomen. Er was in die tijd immers ook sprake van sekse-gescheiden onderwijs.¹⁶³

In 1935 liet de 'Nederland' het vrachtschip ms *Tarakan* ombouwen tot kampeerschip. In de diverse ruimten van het schip werden maatregelen getroffen zodat deze als slaapzalen konden dienen voor maximaal zestig jongens. Per reis konden er hoogstens 600 jongens mee. Naast de bemanning waren er rond de 35 jeugdbegeleiders aan boord. De jongensreis voer langs de Noorse fjorden en in totaal werden er zestien reizen gemaakt in 1935, 1936 en 1937.¹⁶⁴ De reizen werden niet allemaal op initiatief van de SMN op touw gezet. Enkele reizen werden georganiseerd voor de jongens van de Nederlandse Reisvereniging voor Katholieken, de Nederlandse Reisvereniging en de Amsterdamse Maatschappij voor Jongemannen. Deelname aan een reis kostte 25 gulden in de periode 1935-1936 en 35 gulden in 1939.¹⁶⁵

Voor de zeecruises voor de meisjes van de Rotterdamse Lloyd werd het passagiersschip de ss *Slamat* ingezet. Het schip beschikte al over een goede passagiersaccommodatie om de meisjes te

¹⁶⁰ SAR, 454-05 RL Correspondentie 1929-1976, inv. nrs. 1242 en 1243 'Algemeen-Uitgewerkte Cruises', 1932-1938.

¹⁶¹ Ibidem, inv. nrs. 1251, 1256, 1258, 1259, 1265-1269, Cruises, groepsreizen.

¹⁶² SAR, 454-09 Archieven RL, 1872-2001, inv. nr. 12 Vertrouwelijke correspondentie, 1935-1937.

¹⁶³ P. Th. F.M. Boekholt en E. P. de Booy, *Geschiedenis van de school in Nederland vanaf de middeleeuwen tot aan de huidige tijd* (Assen/Maastricht 1987) 261-263.

¹⁶⁴ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 232, Diverse folders etc. "Tarakan-reizen".

¹⁶⁵ Van Zijverden, 'Haverhout met sperziebonen, haverhout met mokkapunt!', 82-83.

herbergen in tegenstelling tot de *Tarakan*. Want volgens een journalist die beide jongerenreizen vergeleek zijn 'meisjes ... in 't algemeen, nu eenmaal op meer comfort gesteld dan jongens'.¹⁶⁶ Per reis konden er 450 meisjes mee. In 1935 maakte de *Slamat* twee reizen naar de Noorse fjorden. In 1936 en 1937 werden er vervolgens vier reizen naar Schotland georganiseerd. De kosten voor de reisesjes lagen tussen de 30 en 55 gulden afhankelijk van de grootte en luxe van de hut. Het gehele schip was verder voor alle meisjes opengesteld. Om aan boord geen verdeeldheid te creëren aten de meisjes die in eerste klas hutten sliepen in de tweede klasse eetzaal en andersom.¹⁶⁷

Zoals hierboven besproken besloot de Lloyd om met enkele partijen niet in zee te gaan. Er was echter ook een aantal cruises waarvan de contouren waren bepaald maar die toch niet doorgingen. In het archief is er een overzicht bijgehouden van 'uitgewerkte cruises van 1932-1938'.¹⁶⁸ Het ging hierbij om 29 niet uitgevoerde cruises. De voornaamste reden dat een zeecruise niet doorging was omdat er te weinig tickets voor waren verkocht. De drempel hiervoor verschilde per cruise. Daarnaast kon een reis worden afgelast wegens vertraagde schepen op de lijndienst of technische mankementen aan de mailboten. In 1934 konden er helemaal geen cruises plaatsvinden voor de Lloyd, dit kwam door technische problemen met het ms *Dempo*. De andere schepen van de vloot waren toen benodigd voor extra afvaarten binnen de lijndienst. Het opgestelde cruiseprogramma kon hierdoor geen doorgang vinden.¹⁶⁹

Voor de SMN zijn de geadverteerde cruises nagetrokken in de krantenbank van Delpher. Hierbij bleken er drie niet te hebben plaatsgevonden wegens te weinig animo. Dit aantal ligt vermoedelijk hoger, maar door het ontbreken van een correspondentiearchief of directienotulen is hier echter weinig over te terug te vinden. In de jaarverslagen wordt hier ook niet op ingegaan. Het overzicht van cruises had dus nog langer kunnen zijn. Zo was er een Amerikaanse partij in gesprek met de directies van de SMN en de RL om een wereldcruise op te zetten voor Amerikaanse studenten. Dit initiatief heette de 'Floating University', de studenten kregen college aan boord van professoren van over de gehele wereld. Ze hadden tijdens deze 148 dagen durende cruise de mogelijkheid om excursies te maken die pasten bij hun studiegebied. Uiteindelijk ging de overeenkomst niet door omdat er te weinig studenten wilden deelnemen aan de cruise.¹⁷⁰

¹⁶⁶ Idem; SAR, 454-05 RL Correspondentie 1929-1976, inv. nr. 1264, artikel over vergelijking Tarakan- en Slammat-reizen, 1935-1936.

¹⁶⁷ Ibidem, inv. nrs. 1263, 1264, 1267, Meisjescruises Slammat, 1935-1937;

¹⁶⁸ SAR, 454-05 RL Correspondentie 1929-1976, inv. nrs. 1242 en 1243 'Algemeen-Uitgewerkte Cruises', 1932-1938.

¹⁶⁹ SAR, 454-09 Archieven KRL, 1872-2001, inv. nr. 11, Notulen van de directievergaderingen, november 1933.

¹⁷⁰ SAR, 454-05 RL Correspondentie 1929-1976, inv. nr. 1261, Slammat-American Floating University, 1932-1933.

Drijfveren achter de organisatie van de zeecruises buiten de lijndienst

In Groot-Brittannië werden er al sinds het begin van de negentiende eeuw korte cruises met stoomschepen georganiseerd. De belangrijkste drijfveer was het drukken van de hoge exploitatiekosten van de stoomschepen. Het vervoeren van passagiers in vergelijking met lading was tevens gemakkelijker.¹⁷¹ De Britten bleven pioniers op het gebied van zeecruises. In 1844 organiseerde de Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P&O) haar eerste commerciële rondvaart op zee.¹⁷² Andere rederijen uit Duitsland en Frankrijk volgden dit voorbeeld. Zo gingen de Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) en de Norddeutsche Lloyd (NDL) vanaf 1889 naast hun reguliere bedrijfsactiviteiten zeecruises aanbieden.¹⁷³ De Franse Messageries Maritimes (MM) en de Compagnie Générale Transatlantique (CGT) volgden het voorbeeld van de Britten ook vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw.¹⁷⁴

De beweegredenen voor de Europese rederijen om cruises aan te bieden waren sociaal, politiek en economisch van aard. Als gevolg van de industriële revolutie ontstond er een groeiende elite en vraag naar dergelijke exclusieve rondreizen.¹⁷⁵ De aanbieders van de lijndiensten zagen de mogelijkheid om zich op cruises te richten in het economisch onrendabele laagseizoen. Voor de scheepvaartmaatschappijen die een trans-Atlantische lijndienst onderhielden waren dit de wintermaanden. In die tijd was er weinig vraag naar overtochten naar Noord-Amerika. Verder waren de rederijen overgeleverd aan de grillen van de Amerikaanse migratiepolitiek. In de jaren twintig van de twintigste eeuw werd de migratie van Europeanen naar de VS aan banden gelegd.¹⁷⁶ In onrendabele tijden was het opleggen van schepen een optie. Dit betekende dat er echter totaal geen inkomsten meer binnenkwamen. Eveneens liep bij het uit de vaart halen van schepen de waarde van het schip en de scheepsmachines sterk terug. Bij stoomschepen ging het hierbij vooral om de ketels, die baat hadden bij bedrijvigheid.¹⁷⁷ Dit was in combinatie met de groeiende vraag naar cruises vanuit de VS en Europa reden genoeg om de schepen in te zetten voor zeecruises.

Naast de Britse, Duitse en Franse rederijen waren er ook Nederlandse rederijen die cruises organiseerden. Deze begonnen hier later mee dan de meeste buitenlandse maatschappijen. De belangrijkste maatschappijen waren de Koninklijke Hollandse Lloyd (KHL) de Koninklijke Nederlandse Stoomvaart Maatschappij (KNSM) en de Holland-Amerika Lijn (HAL). De KHL, die bestond van 1908-1936, was een Amsterdamse rederij die, buiten haar lijndienst van Europa naar Afrika en Zuid-

¹⁷¹ Armstrong, 'The steamboat and popular tourism', 61-77.

¹⁷² Howarth, *The story of P&O*, 47-48.

¹⁷³ Kludas, *Vergnügungsreisen zur See*, 195.

¹⁷⁴ Berneron-Couvenhes, 'La croisière: du luxe au demi-luxe', 34-55.

¹⁷⁵ Kendall, *The Business of Shipping*, 376-377.

¹⁷⁶ Coons, *Tourist Third Cabin*, 46-48.

¹⁷⁷ Kludas, *Vergnügungsreisen zur See*, 18-19; Krans, 'Leaving New York', 326-327.

Amerika, zee cruises aanbod.¹⁷⁸ Zij organiseerde in het interbellum onder meer in samenwerking met de Nederlandse reisvereniging enkele reizen naar de Noorse fjorden maar ook particuliere reizen buiten Europa.¹⁷⁹ De KNSM was een rederij die zich in eerste instantie vooral richtte op de vrachtaart. Zij opereerde echter ook met vrachtschepen met een beperkte passagiersaccommodatie. In de jaren dertig organiseerde ze hiermee ook enkele zee cruises met uiteenlopende bestemmingen, van de Noorse fjorden tot aan West-Indië.¹⁸⁰

Voor de Holland-Amerika Lijn (HAL) gold dat zij vlak voor de Eerste Wereldoorlog nog geen zee cruises organiseerde ondanks dat zij in de wintermaanden genoodzaakt was om schepen uit de lijndienst te nemen. De directie zag nog geen noodzaak om zich te gaan richten op zee cruises omdat de bedrijfsresultaten positief uitvielen. Bovendien vond het bestuur dat de HAL-schepen na enige experimenten niet comfortabel genoeg waren om voor cruises in te zetten. Uiteindelijk werd ook zij ervan overtuigd vanuit haar agentschappen in de VS om toch zee cruises te gaan organiseren. Deze cruises werden vooral door de Amerikaanse agenten van de HAL vanuit de VS georganiseerd. Die zagen een toenemende vraag vanuit het Amerikaanse publiek naar plezierreizen.¹⁸¹ In het interbellum organiseerde de rederij meerdere cruises per jaar, niet alleen tijdens de wintermaanden maar ook tijdens de zomermaanden, om de teruglopende resultaten ten gevolge van de nieuwe Amerikaanse migratiewetgeving op te vangen.¹⁸²

Wat waren de beweegredenen voor de SMN en de RL om zich op het aanbieden van zee cruises buiten de lijndienst te richten? Veruit de meeste zee cruises vonden plaats vanaf het jaar 1932. De Lloyd organiseerde echter al in 1925 een particuliere cruise naar de Noorse fjorden en Spitsbergen. Deze zee cruise van de RL was een vreemde eend in de bijt. De rederij zette de cruise geheel uit eigen overwegingen op touw en het duurde zeven jaar alvorens een tweede particuliere rondreis uit naam van de Lloyd plaatsvond. De drijfveren hierachter worden niet direct duidelijk. De cruise wordt aangestipt in het jaarverslag over 1925 als zijnde een doorslaand succes. Verder wordt er geen achterliggende informatie over de cruise prijsgegeven.¹⁸³ Een economische crisis speelde geen stuwende rol bij de organisatie van de cruise, van 1921-1926 floreerde de passagierslijn op

¹⁷⁸ L.L. von Münching, *Koninklijke Hollandsche Lloyd: Wel en wee van een Amsterdamse rederij* (Alkmaar 1990) 16-17, 88-91.

¹⁷⁹ Voorbeelden enkele folders KHL: Maritiem Museum Rotterdam (MMR), inv. nr. DB6531, 'Noorsche vacantiereizen, Koninklijke Hollandsche Lloyd Amsterdam'. 'Drie gelijkende folders over vacantiereizen naar Noorwegen, in het Nederlands, Engels en Frans.'; MMR, inv. nr. DB6536, 'Mooi vormgegeven folder met informatie (tekst en foto's) over Las Palmas en de Canarische Eilanden, uitgegeven door de Koninklijke Hollandsche Lloyd, ten behoeve van hun passagiers'.

¹⁸⁰ Ibidem, inv. nr. DB352, 'Brochure Toeristenreizen Madeira en de Azoren' van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, 1933; HS, inv. nr. A.5417, vacantiereizen naar West-Indië met de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, 1933.

¹⁸¹ Krans, 'Leaving New York', 326-327.

¹⁸² Ibidem, 340-341.

¹⁸³ SAR, 454-01 Archieven RL, 1883-1970, inv. nr. 19, jaarverslag RL over 1925.

Indië.¹⁸⁴ De cruise ontbreekt verder in het correspondentiearchief en de directienotulen van de jaren 1924-1925 zijn niet overgeleverd.

Hoogstwaarschijnlijk gaat het hier om een soort 'proefcruise' in navolging van de andere (internationale) rederijen. Zoals hierboven besproken, organiseerden die aan de lopende band cruises in de jaren twintig. Hiernaast wordt in een reisjournaal van C. Serrurier, universitair docent Frans in Leiden, een ooggetuigenverslag van de cruise op het ss *Tjerimai* gegeven. Het was een plezierreis langs de Noorse fjorden maar de cruise had ook een diplomatiek aspect. Noorwegen had namelijk sinds 1920 de soevereiniteit over Spitsbergen gekregen. Een groot Nederlands mijnbouwbedrijf kreeg in datzelfde jaar het monopolie om grondstoffen te winnen in de eilandengroep. Een bezoek aan de kolenmijnen tezamen met een Nederlandse delegatie van hoogwaardigheidsbekleders vormde volgens het reisverslag van Serrurier een belangrijk onderdeel van de cruise.¹⁸⁵

Ondanks het succes van de rondreis voelde de Lloyd zich pas zeven jaar later genoodzaakt om nogmaals een cruise te organiseren. De andere particuliere reizen vonden plaats vanaf het begin van de jaren dertig. Zoals naar voren kwam in het tweede hoofdstuk van dit werkstuk, was er in de eerste helft van de jaren dertig sprake van een economische crisis op mondiaal niveau. De recessie die volgde op de beurskrach van 1929, zorgde ervoor dat de prijzen op de wereldmarkt kelderden. Tevens bleef de regering Colijn, in tegenstelling tot de overheden van andere naties, vasthouden aan de gouden standaard tot aan het jaar 1936. Dit zorgde ervoor dat de Nederlandse export daalde omdat de producten en diensten er relatief duur waren.¹⁸⁶ Miller spreekt terecht, na het losbarsten van de handelscrisis, van een 'time of troubles' die voor de scheepvaartmaatschappijen in Europa aanbrak. Geen enkele scheepvaartsector werd gespaard mede dankzij de grote internationale economische verbondenheid die alleen maar was toegenomen na de Eerste Wereldoorlog.¹⁸⁷ Het Europese aandeel in de wereldhandel nam gedurende de malaisejaren met één derde af. Terwijl de waarde van de wereldhandel met drie vijfde afnam. De groei van de wereldhandel daalde tijdens het interbellum van 35 procent naar 3 procent per hoofd van de bevolking.¹⁸⁸

Zoals naar voren kwam in hoofdstuk 2 hadden deze ontwikkelingen verstrekkende gevolgen voor de inkomsten van het vrachtbedrijf en de passagierslijndienst van de 'Nederland' en de Lloyd. Vooral de bezuinigingen van de Nederlands-Indische overheid op het gebied van personeels- en

¹⁸⁴ Ibidem, jaarverslagen RL over 1921-1926.

¹⁸⁵ Cornelia Serrurier, 'Spitsbergen', *De Gids* 89 (1925), 111-122.

¹⁸⁶ Van Zanden, *Een klein land*, 151-154

¹⁸⁷ Miller, *Europe and the Maritime World*, 255-260.

¹⁸⁸ Ibidem, 245-246.

passagekosten zorgden voor teruglopende bedrijfsresultaten.¹⁸⁹ De rederijen waren hierdoor genoodzaakt om te korten op de passagetarieven. Hier tegenover probeerde de Nederlandse regering de bedrijven te ondersteunen door de 'Maatschappij ter Behartiging van de Nationale Scheepvaartbelangen' op te richten en bedrijfskredieten te verstrekken. Dit financiële steunpakket kon echter niet opboksen tegen de alsmaar stijgende exploitatiekosten. Buitenlandse rederijen zoals de Duitse, werden veel intensiever gesubsidieerd door hun overheid. Dit leverde hen tijdens de malaisejaren een sterk concurrentievoordeel op doordat zij lagere passagetarieven konden hanteren.¹⁹⁰

De SMN en de RL waren ondanks de crisis nog steeds gebonden aan het postcontract met de Nederlandse regering. Iedere week moest er een mailboot van één van de rederijen volgeladen met post naar Nederlands-Indië uitvaren. Om dit vol te houden en om het contract tegen zo min mogelijk kosten na te komen, werd vanaf 1932 een wijziging in het vaarplan doorgevoerd. Vanaf dat moment werd voor iedere vierde afvaart op de lijndienst een vrachtschip met beperkte passagiersaccommodatie ingezet. Voor de SMN waren dit de zogeheten *Poelau*-schepen en voor de RL schepen van de *Kota*-klasse. Deze schepen legden het traject van en naar de Indische Archipel sneller af en hier stonden lagere exploitatiekosten tegenover.¹⁹¹ De veertiendaagse dienst waarbij er om de week een passagierschip vanuit Amsterdam of Rotterdam vertrok, bestond nu niet meer. In plaats van 52 afvaarten per jaar van de beide rederijen bij elkaar, maakten de mailboten nu jaarlijks gezamenlijk 34 uit- en thuisreizen.¹⁹² De 'Nederland' en de Lloyd onderhielden de lijndienst nu met vier passagiersschepen in plaats van met zes mailboten. Deze ontwikkeling zorgde ervoor dat in 1932 de SMN twee en de RL vier reserveschepen hadden. Enkele keren was zo'n reserveschip nodig om een extra thuisreis te maken vanaf Indië. Het schip was dan genoodzaakt om in ballast naar de kolonie uit te varen, dit was een verliesgevende aangelegenheid.¹⁹³ Verder stonden de directies van beide rederijen voor de keuze om deze schepen op te leggen bij inactiviteit of om buiten de lijndienst emplooi te vinden voor de reserve mailboten.

In de crisistijd waren alle extra vormen van inkomsten welkom voor de rederijen. De aandeelhouders moesten het vertrouwen in het bedrijf behouden ondanks dat aan hen in de periode van 1931-1936 geen dividend kon worden uitgekeerd.¹⁹⁴ Een manier voor de directies om dit te doen

¹⁸⁹ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 397, jaarverslag SMN over 1932; SAR, 454-01 Archieven RL, 1883-1970, inv. nr. 19, jaarverslag RL over 1932.

¹⁹⁰ Mulder, *De eeuw van de 'Nederland'*, 33-37; Leeman, *Van Barkschip tot Willem Ruys*, 211, 217.

¹⁹¹ Brugmans, *Tachtig jaren varen*, 130-132; Leeman, *Van Barkschip tot Willem Ruys*, 208-209.

¹⁹² NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 397, jaarverslag SMN over 1932 en 1936; SAR, 454-01 Archieven RL, 1883-1970, inv. nr. 19, jaarverslagen RL over 1932-1933.

¹⁹³ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 397, jaarverslag SMN over 1932-1938; SAR, 454-01 Archieven RL, 1883-1970, inv. nr. 19, jaarverslagen RL over 1932-1938.

¹⁹⁴ Zie hoofdstuk 2, tabel 2.1.

was middels het ontplooiën van nevenactiviteiten buiten de lijndienst. Het opleggen van schepen zorgde voor een besparing van variabele kosten maar het leverde verder weinig extra inkomsten op en het zorgde juist voor een waardevermindering van de scheepsmachines. De directies van de SMN en de RL waren dus genoopt om werkzaamheden te vinden voor de passagiersschepen die uit de vaart waren genomen. Zij namen waar dat er ondanks de recessie, in het buitenland successen werden geboekt met ‘weekend-cruises’, korte rondreizen op zee van slechts enkele dagen. De koloniale rederijen zagen hun kans schoon om hier mee te gaan experimenteren.¹⁹⁵

In Nederland bleken deze toeristische tochten van enkele dagen ook aan te slaan. De eerste reizen waren dan ook stuk voor stuk volgeboekt. In de jaarverslagen uitten de directies van beide rederijen zich erg positief over de zee-cruises die zij in de zomermaanden op touw zetten. De directie van de Lloyd bespreekt in haar verslagen de bestemmingen en welke schepen zij inzette voor de zee-cruises. Het bestuur van de ‘Nederland’ spreekt in sommige jaren van enige succesvolle ‘toeristische reizen’, zonder hierbij verder in detail te treden.¹⁹⁶ Beide rederijen zagen zich dus wel genoodzaakt om deze experimenten op het gebied van cruises kenbaar te maken aan de aandeelhouders.

Toen het dieptepunt van de crisis voorbij was en de economie weer in de lift zat, stuurden de directies aan op plezierreizen met verdere bestemmingen. Of de rederijen veel overhielden aan het organiseren van de plezierreizen is niet bekend. Op de winst en verliesrekening zijn de precieze inkomsten van de zee-cruises niet terug te vinden, een apart kopje voor de plezierreizen ontbreekt. Uit een interne memo van de SMN blijkt dat er een aardige winst werd opgestreken bij de zee-cruises zoals de *Tarakan*-reizen. Ze wijzen er echter op dat dit niet opwoog tegen de positieve reclame die de plezierreizen met zich meebrachten.¹⁹⁷ De RL-directie onderschreef deze denkwijze door een cruise naar Noorwegen in 1935 met het ms *Baloeran* toch door te laten gaan omdat het goede reclame opleverde en ze het ‘voor onzen naam zeer ongewenst achten wederom een cruise te annuleren’.¹⁹⁸

Er werden geregeld journalisten uitgenodigd om deel te nemen aan de plezierreizen. Dit toont aan dat publiciteit die kwam kijken bij het organiseren van dergelijke cruises van belang was voor beide rederijen. Zo kregen de journalisten van onder andere de *Telegraaf*, het *NRC* en het *Algemeen Handelsblad* een gratis ticket voor een weekend-cruise maar ook journalisten van

¹⁹⁵ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 397, jaarverslag SMN over 1932-1935 en 1936; SAR, 454-01 Archieven RL, 1883-1970, inv. nr. 19 jaarverslagen RL over 1932-1935.

¹⁹⁶ Idem.

¹⁹⁷ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nr. 878, naoorlogse dossiers, reizen van het kampeerschip *Tarakan*, 1948.

¹⁹⁸ SAR, 454-09 Archieven RL, 1872-2001, inv. nr. 11, notulen van de directievergadering 1935.

regionale dagbladen zoals de *Haagsche Post* werden uitgenodigd voor een gratis rondreis.¹⁹⁹ Er werd vervolgens van de dagbladschrijvers verwacht dat ze een reportage schreven over de zeecruise. In de kranten verschenen verslagen van de plezierreizen vanaf vertrek tot aankomst. De toon van deze verslagen was vrijwel altijd positief, wat er op wijst dat de rederijen in wezen gunstige publiciteit kochten door de journalisten kosteloos te laten meevaren. De journalisten die deelnamen aan de weekendtochten wezen er bijvoorbeeld op dat men 'al' vanaf 55 gulden kon deelnemen aan een cruise in een 'klassenloos zeepaleis'.²⁰⁰

Verder werd het vertrek van een schip dat een cruise ging maken breed uitgemeten in de landelijke dagbladen. Voordat het schip vertrok was er voor belangstellenden de mogelijkheid om het desbetreffende schip van dichtbij te bekijken en was er een feestelijke uitzwaaiceremonie. Naast het uitnodigen van de vertegenwoordigers van kranten zagen de directies de korte cruises ook als een mooie mogelijkheid om hun netwerk aan te spreken en hun (zakelijke) relaties als exclusieve gasten uit te nodigen. Dit waren veelal vertegenwoordigers van reisorganisaties, scheepbouwers maar bijvoorbeeld ook de burgemeesters van Rotterdam en Vlissingen maakten kennis met een cruise. Verder wist de Lloyd media-aandacht te genereren door het uitnodigen van bekende artiesten aan boord van haar schepen, een experiment met een radio-team van de AVRO aan boord uit te voeren en het nationale hockeyelftal mee te nemen naar Kopenhagen voor een uitwedstrijd tegen Denemarken.²⁰¹ De SMN plaatste zich in de belangstelling door in de jaren dertig een vaartocht voor koningin Wilhelmina en prinses Juliana naar de Noorse fjorden op touw te zetten.²⁰²

Een belangrijke vraag is welke schepen de rederijen inzetten voor de zeecruises buiten de lijndienst. Gebruikten zij hiervoor vooral de reserve mailschepen of werden de vlaggenschepen van de maatschappij ook voor dit doeleinde ingeschakeld? In de bijlagen 1.1 en 1.2 van het eerste hoofdstuk, is een overzicht gegeven van de vloot van passagiersschepen van zowel de SMN als de RL. In de periode waarin de SMN cruises buiten de lijndienst aanbood had zij acht passagiersschepen in de vaart. Hiervan verging het ms *Pieter Corneliszoon Hooft* al in 1932 en het ss *Prins der Nederlanden* werd in 1935 voorgoed uit de vaart genomen. Het grootste vooroorlogse passagiersschip, het ms *Oranje*, kwam pas in 1939 in de vaart. De 'Nederland' zette de passagiersschepen het ms *Marnix van St. Aldegonde* (zeven keer), het ss *Jan Pieterszoon Coen* (vijf keer) en het ms *Johan van Oldenbarnevelt* (vier keer) het vaakst in voor de plezierreizen buiten de lijndienst. Dit is uitgezonderd de kampeerreizen die werden volbracht met het oudere en kleinere kampeerschip *Tarakan* (zestien

¹⁹⁹ *Algemeen Handelsblad*, 07-09-1932 Verslag cruise SMN naar Bretagne en Wight; SAR, 454-05 RL Correspondentie 1929-1976, inv. nr. 1246, Verslag Haagsche Post, Kopenhagen cruise Baloeran, 1932.

²⁰⁰ *Het volk: dagblad voor de arbeiderspartij*, 13-07-1933.

²⁰¹ Cruise met hockeyers en AVRO-radioteam aan boord: SAR, 454-05 RL Correspondentie 1929-1976, inv. nr. 1252, Cruise Dempo Kopenhagen, 1932.

²⁰² Brugmans, *Tachtig jaren varen*, 131.

keer).

De *Van Oldenbarnevelt* en de *Marnix* waren voor de komst van het ms *Oranje* de nieuwste en grootste schepen van de SMN. De *Jan Pieterszoon Coen* was al sinds 1915 in de vaart maar werd goed onderhouden en bleef daardoor in de vaart.²⁰³ Het schip was van groot belang als reserveschip voor de maatschappij, zeker toen het veel nieuwere schip de *Pieter Corneliszoon Hooft*, in vlammen opging ten gevolge van kortsluiting aan boord. Door de crisisjaren was men pas in 1939 in staat om een nieuw schip in de vloot te verwelkomen.²⁰⁴ De *Johan van Oldenbarnevelt* en de *Marnix van St. Aldegonde* waren de vlaggenschepen van de maatschappij met respectievelijk accommodaties voor 770 en 768 passagiers en een BRT van 19040 en 19129. Het is opvallend dat het ms *Christiaan Huygens* slechts drie maal werd gebruikt voor zee cruises omdat het tijdens het interbellum na de *Van Oldenbarnevelt* en de *Marnix* beschikte over de grootste passagiersaccommodatie.²⁰⁵

De Lloyd beschikte over een vloot van acht mailboten, in de periode dat zij regelmatig cruises buiten de lijndienst aanbood. Het stoomschip *Insulinde* en ss *Tjerimai* werden echter al in 1933 uit de vaart genomen en ss *Patria* in 1935. Inclusief voor het gebruik bij de jongerenreizen werd de *Slamat* (elf keer) het vaakst voor zee cruises ingezet. Hierop volgden de ms *Baloeran* (vijf keer) en de ms *Dempo* (vier keer). De *Slamat* werd in de malaisejaren op de lijndienst als reserveschip aangewezen, daarom was het passagiersschip vaak inzetbaar voor zee cruises.²⁰⁶ De *Baloeran* en de *Dempo* waren de vlaggenschepen van de koloniale rederij. Zij hadden een passagiersaccommodatie voor respectievelijk 666 en 673 passagiers, waar de *Slamat* 'slechts' 398 passagiers kon onderbrengen. Het waren tevens de nieuwste motorschepen van de maatschappij, die waren gebouwd aan het begin van de jaren dertig. De RL kon door toedoen van de economische crisis in het decennium voorafgaand aan de Tweede Wereldoorlog geen nieuwe passagiersschepen in haar vloot verwelkomen. In 1938 werd begonnen met de bouw van hét vlaggenschip van de maatschappij, de *Willem Ruys*. Dit schip zou pas na de Tweede Wereldoorlog in de vaart komen.²⁰⁷ De *Sibajak* beschikte ook over een grotere passagiersaccommodatie en was groter en nieuwer dan de *Slamat* maar werd vooral op de lijndienst ingezet.²⁰⁸

Concluderend kan gesteld worden dat niet alleen de oudere en veelal kleinere reserve mailschepen voor de zee cruises door de SMN en de RL van stal werden gehaald. De vlaggenschepen werden ook regelmatig voor de cruises in gebruik genomen. De jongerenreizen vormden een uitzondering. Hiervoor werden wel de kleinere en oudere ss *Tarakan* en ss *Slamat* ingezet. Hier lagen

²⁰³ Mulder, *De Eeuw van de 'Nederland'*, 123.

²⁰⁴ Ibidem, 136-137.

²⁰⁵ Zie bijlage 1.1 van hoofdstuk 1.

²⁰⁶ SAR, 454-01 Archieven RL, 1883-1970, inv. nr. 19, jaarverslagen RL over 1932-1938.

²⁰⁷ Legendijk, *Van de Willem III*, 144.

²⁰⁸ Zie bijlage 1.2 van hoofdstuk 1.

verschillende factoren aan ten grondslag. In de eerste plaats boden de nieuwere en grotere schepen veel meer ruimte en beschikten ze over de nieuwste technieken en een moderne inrichting. De schepen waren hierdoor sneller, betrouwbaarder en comfortabeler dan de vaak verouderde reserveschepen. De nieuwe motorschepen waren bovendien schoner dan stoomschepen en het bijtanken ging veel sneller. Zo had men onderweg geen last van roetontwikkeling en het lawaai die kwamen kijken bij het bunkeren van kolen.²⁰⁹

Dit alles maakte een geriefelijke reis voor de passagiers mogelijk. Verder waren de vlaggenschepen van de maatschappijen het visitekaartje voor hun passagierslijndienst op Indië. Toeristen die een goede ervaringen hadden met een zeeruise op één van de mailschepen konden worden overtuigd om eens mee te varen op de lijndienst. Dit waren belangrijke redenen voor de maatschappijen om bij het maken van het vaarplan ook de vlaggenschepen van de maatschappij voor rondvaarten buiten de lijndienst in te zetten. Er was hier gelegenheid voor omdat er in de malaisejaren minder passagiersschepen op de lijndienst werden ingezet.

Zeecruises binnen en buiten de lijndienst

Tijdens de zeecruises buiten de lijndienst was er geen onderscheid te maken tussen vakantiegangers en passagiers met een ander reisdoel. Iedere persoon die deelnam aan een dergelijke cruise deed dit immers uit toeristische overwegingen. Voor hen was de zeeruise het doel op zich. Tijdens de cruises binnen de lijndienst deelden de toeristen het passagiersschip met Indiëgangers. Die zagen de bootreis juist als middel om zo snel en comfortabel mogelijk op hun bestemming aan te komen.²¹⁰ Bestond er een verschil in de tarieven die de koloniale rederijen rekenden voor de cruises binnen de lijndienst en voor de toeristische rondreizen buiten de lijndienst? Om tot een vergelijking te komen, zijn de goedkoopste tarieven en de prijsbepalingen voor de eerste klasse accommodatie van beide type rondreizen in de periode van 1932-1939 als uitgangspunt genomen.

De minimumprijs van een enkele reis in de derde klasse naar Genua schommelde in die tijd tussen de 80 en 90 gulden voor de 'Nederland'. Een dergelijke reis in de eerste klasse kostte tussen de 150 en 160 gulden. Dezelfde tarieven golden voor een enkeltje met de lijndienst langs de toeristische tussenstops naar Marseille met de schepen van de Lloyd. Voor dat geld was men tien dagen onderweg. Om weer in Nederland te geraken moesten er echter meer kosten worden gemaakt. Een retourkaartje was dan de snelste en goedkoopste optie. Naast de mogelijkheid om hetzelfde traject per zee terug te reizen kon met een retourticket namelijk ook van de sneltreinverbindingen naar Nederland gebruik worden gemaakt. Een derde klasse retour kostte in de jaren dertig bij beide maatschappijen tussen de 120 en 135 gulden. Voor een eerste klasse retour

²⁰⁹ Van der Linden, 'Nou ... tabé dan', 107.

²¹⁰ Heijveld, 'Het leven aan boord', 87.

gold een tarief van 240 gulden.²¹¹

Voor de rondreizen buiten de lijndienst van de SMN betaalde men tussen de 45-55 gulden voor de goedkoopste weekendcruises van rond de vier dagen. Voor een weekendtocht met eerste klasse accommodatie was men 300 tot 400 gulden kwijt, voor een eerste klasse hut met twee bedden. Voor de langere cruises zoals die van de *Jan Pieterszoon Coen* en de *Oranje* in 1938 en 1939 waar men veertien en tien dagen wegbleef, lag de prijs voor de laagste klasse op 100 gulden en het tarief voor een eerste klas reis was 275 en 300 gulden. De RL organiseerde weekendtochten vanaf 55 gulden waarbij men rond de vijf dagen onderweg was. De eerste klasse hutten waren tussen de 125 en 135 gulden. De particuliere reis van een maand naar Bermuda kostte minimum 375 gulden per deelnemer. De rederij richtte zich bij haar langere reizen verder veel op groepsreizen waarvoor 100 tot 275 gulden voor werd gerekend afhankelijk van het aantal havenplaatsen dat werd aangedaan. Voor de toerist die minder diep in de buidel wilde tasten, was een weekendtocht van enkele dagen in de derde klasse van mailschip van de 'Nederland' of de Lloyd een goede optie. Als men langer weg wilde, waren er ook verschillende opties die begonnen bij 100 gulden. Dit was goedkoper dan een deelname aan een rondreis op het Europese traject van de lijndienst.

Het was echter wel zo dat de tochten die de rederijen buiten de lijndienst organiseerden slechts enkele keren per jaar en vooral in de zomermaanden plaatsvonden. De groepsreizen vonden bovendien vaak in verenigingsverband plaats en waren hierdoor niet voor iedereen toegankelijk. Het was daarentegen bijna wekelijks mogelijk om een plezierreis te maken door mee te varen met een cruise binnen de lijndienst. Verder verschilde het, bij een cruise buiten de lijndienst, per schip hoeveel hutten er in de derde klasse beschikbaar waren. Als deze goedkoopste hutten bezet waren, betaalde men al gauw meer voor de accommodatie van de tweede klasse. Voor de welgestelde vakantieganger die eerste klasse wilden reizen, lagen de prijzen van beide soorten cruises dicht bij elkaar. Het prijsverschil zal voor deze groep toeristen niet veel uit hebben gemaakt. Zij raakten waarschijnlijk eerder overtuigd door bijzondere bestemmingen, zoals Bermuda of de Azoren, die de zeecruises buiten de lijndienst aandedden.

Het verloop van een cruise binnen en buiten de lijndienst vertoonde veel overeenkomsten. Er was in beide gevallen een programma van vermaak aan boord. Er werden voor de zeecruises naast orkesten ook bekende Nederlandse artiesten uit die tijd opgetrommeld, zoals Louis Davids en Rodi Roeters. Verder vonden er dekspelen plaats en beschikten steeds meer mailschepen over een zwembad en een bioscoop.²¹² Er waren tevens mogelijkheden voor de passagiers om mee te doen aan excursies die plaatsvonden vanuit de aanloophavens. De prijzen van deze excursies liepen uiteen

²¹¹ Zie bijlage 2.1 van hoofdstuk 2 voor het overzicht van de tarieven van de SMN en de RL.

²¹² Programmaboekjes cruises: SAR, 454-05 RL Correspondentie 1929-1976, inv. nrs. 1245, 1246, 1251, 1252, 1254, 1258, 1265, 1266; NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nrs. 235 en 239.

van enkele guldens tot enkele tientjes voor de uitgebreidere uitstapjes. Zo was het bij een cruise naar de Noorse fjorden mogelijk om aan wal te gaan per tenderschip. Bij een bezoek aan een stad zoals Kopenhagen was het mogelijk om naast het bezoeken van het centrum ook de omliggende kastelen en landgoederen per automobiel te bezoeken.²¹³

Het grootste verschil met de plezierreizen binnen de lijndienst, was dat het schip niet was onderverdeeld in klassen. Het gehele schip was tijdens de zeecruises buiten de lijndienst voor iedereen toegankelijk. De afscheidingswanden tussen de eerste, tweede en soms derde klasse werden voor vertrek weggehaald. Natuurlijk was er desondanks sprake van een zeker onderscheid tussen de vakantiegangers aan boord van de schepen. De mensen uit de hogere regionen van de samenleving konden vaak grotere en luxere hutten veroorloven. Degenen die minder geld te besteden hadden, deelden een derde klasse hut met meerdere passagiers. Van te voren werden tafelindelingen gemaakt voor in de eetzaal. De administrateur van het schip ontfermde zich over de tafelschikking en reizigers konden schriftelijk hun voorkeur doorgeven.²¹⁴ Op die manier ontstond er in de eetzaal alsnog een weerspiegeling van de verschillende bevolkingslagen van de samenleving. Toch kreeg iedereen aan boord een gelijke behandeling zo blijkt uit een rapportage van een weekendcruise naar de Noorse fjorden. Of men nou de best gelegen hut had of deelnam voor de minimum prijs, de behandeling aan tafel bleef voor iedereen gelijk.²¹⁵

Net als op de schepen binnen de lijndienst werd er Indonesisch personeel ingezet voor de cruises. De verdeling was vaak dat ongeveer de helft van de personen aan boord van het schip uit personeel bestond. Op sommige plekken die werden aangedaan door de cruises had de lokale bevolking nog nooit mensen uit Zuidoost-Azië gezien, laat staan met zijn honderden tegelijk.²¹⁶ De vraag is of de zeecruises buiten de lijndienst ook zo populair waren bij buitenlandse vakantiegangers. Van de Lloyd zijn er enkele passagierslijsten van de zeecruises buiten de lijndienst bewaard gebleven. Hieruit blijkt na een analyse van de passagiersoverzichten dat de deelnemers aan de particuliere reizen vrijwel alleen bestonden uit Nederlanders op enkele Fransen, Duitsers en Britten na. Ditzelfde gold voor de verenigingsreizen.²¹⁷ Een uitzondering hierbij vormt de zeecruise van de RL naar Bermuda. Hier waren het vooral Britse en Franse vakantiegangers die deelnamen, de Nederlandse toerist was in dit geval in de minderheid.²¹⁸

Concluderend kan worden gesteld dat er verschillende factoren meespeelden in de beweegredenen van de SMN en de RL om zeecruises aan te bieden buiten de lijndienst. In de eerste

²¹³ SAR, 454-05 RL Correspondentie 1929-1976, inv. nr. 1246, Kopenhagen-reis d.m.s. Baloeran, 1932.

²¹⁴ Ibidem, inv. nrs. 1245, 1246, 1251, 1252, 1254, 1258, 1265, 1266.

²¹⁵ Ibidem, inv. nr. 1246, artikel Haagsche Post, Kopenhagen-reis d.m.s. Baloeran, 1932.

²¹⁶ Ibidem, inv. nr. 1253, verslag cruise, 1253 Ms. Dempo-Noorwegen, 1933.

²¹⁷ Ibidem, inv. nrs. 1246, 1248, 1251, 1252, 1253, 1254, 1257, 1258, 1259, 1263, 1264, 1267, 1268, 1269.

²¹⁸ Ibidem, inv. nr. 1245, Passagierslijst, Bermuda cruise, 1937.

plaats zagen zij al voor de Eerste Wereldoorlog dat er een vraag naar toeristische reizen ontstond binnen de lijndienst. In de jaren na de Grote Oorlog was er voldoende emplooi te vinden voor de passagiersschepen van beide rederijen op het traject tussen Nederland en Indië. Hier kwam verandering in na het uitbreken van de wereldwijde economische crisis. De inkomsten op de lijndienst liepen sterk terug en door de aanpassing in het afvaartschema werden noodzakelijkerwijs enkele schepen uit de vaart genomen. Deze combinatie van omstandigheden zorgde ervoor dat de directies in navolging van andere rederijen konden gaan experimenteren met zee cruises buiten de lijndienst. Zij zagen dat er vraag was naar dergelijke plezierreizen in het buitenland en ook in Nederland bleken de korte rondvaarten aan te slaan. De extra inkomsten die binnenkwamen en vooral het ontplooiën van nevenactiviteiten waren broodnodig om het vertrouwen van de investeerders te behouden. Ook nadat het absolute dieptepunt van de crisis was gepasseerd, bleven de SMN en de RL enkele zee cruises per jaar aanbieden. Een andere factor van betekenis was de positieve publiciteit die de zee cruises voor de maatschappijen en hun vlaggenschepen met zich meebracht. Dit was tevens een goede manier om de reizigers ervan te overtuigen om een (vakantie)reis te maken op de lijndienst naar Indië.

Conclusie

Wie denkt aan de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' en de Rotterdamse Lloyd, ziet meestal de grote mailboten voor zich die voeren op de lijndienst tussen Nederland en Indië. Dat de tropenschepen eveneens voor zee cruises binnen de Europese wateren werden ingezet, is een veel minder bekend gegeven. Dit werkstuk onderzocht deze onbekende zee cruises en de plezierreizen binnen de lijndienst van de koloniale rederijen in de periode van 1870 tot 1940. Het uitgangspunt van het onderzoek was de vraag waarom de SMN en de RL zee cruises aanboden.

In de eerste plaats werden de ontwikkeling van de lijndiensten en de organisaties van de 'Nederland' en de Lloyd onder de loep genomen. De koloniale rederijen werden vanaf het begin af aan gedwongen om nauw samen te werken. Er woedde een hevige concurrentiestrijd op de internationale markt van passagiers- en vrachtvervoer. Door onderling afspraken te maken met betrekking tot afvaartdata en tarieven, zorgden beide partijen ervoor dat ze niet in elkaars vaarwater terecht kwamen. Dankzij deze coöperatie konden de 'Nederland' en de Lloyd de concurrentie het hoofd bieden.

Beide rederijen werden verder gesubsidieerd door de Nederlandse overheid. De SMN en de RL hadden vanaf 1887 een overeenkomst met de Nederlands-Indische regering, het zogeheten post- en passagecontract. Deze verbintenis verplichtte hen om een geregelde verbinding met Nederlands-Indië te onderhouden en post, gouvernementspassagiers en militairen te vervoeren in dienst van de overheid. Op die manier verkregen ze eveneens een monopolie op het vervoeren van post en beide groepen passagiers. De koloniale rederijen kregen per reis een subsidie mits zij voldeden aan een vastgesteld eisenpakket. Een goede samenwerking was hierbij van belang. Als één van de rederijen de verplichtingen uit het contract niet na kwam, werd de overeenkomst voor beide partijen opgeheven.

Vervolgens werden de drijfveren van beide rederijen achter het aanbieden van zee cruises binnen de lijndienst onderzocht. De belangrijkste beweegredenen van de SMN en de RL om dit te doen, was om de onderbezette passagiersaccommodatie op te vullen die ontstond op de trajecten Amsterdam-Genua en Rotterdam-Marseille. Deze trajecten maakten deel uit van de lijndienst naar Nederlands-Indië. De onderbezetting was het directe gevolg van het feit dat veel Indiëgangers het leeuwendeel van het Europese traject over land aflegden. Zij namen de trein naar de havensteden Genua of Marseille. Dit waren de laatste havens van het Europese continent die door de koloniale rederijen werden aangedaan. Voor de reizigers die onderweg waren naar Indië, verkortte deze praktijk de reisduur aanzienlijk. Een vergelijking van de verschillende tarieven wees bovendien uit dat het goedkoper was om de trein naar de Italië of Frankrijk te nemen om aldaar te embarkeren.

Om dit onder Indiëgangers impopulaire traject van de lijndienst aantrekkelijker te maken

werden vanaf 1908 toeristische tussenhavens in de dienstregeling opgenomen. Het aandoen van zonnige bestemmingen zoals Tanger, Lissabon en Gibraltar moest menig toerist en Indiëganger overtuigen om in Nederland te embarkeren. De schepen bleven doorgaans een dagdeel in de havenplaatsen liggen en het werd voor de passagiers mogelijk gemaakt om uitstapjes te maken. Wat naar voren kwam uit het onderzoek was dat veel Britse passagiers meevoeren op de lijndienst en in de toeristische havenplaatsen van boord gingen. De 'Nederland' en de Lloyd bleven natuurlijk wel verbonden aan het postcontract. De verbintenis had echter enkel en alleen betrekking op de trajecten Genua-Batavia en Marseille-Batavia. Hierdoor hadden de rederijen de ruimte op de route tussen Nederland en de Italiaanse en Franse Riviera om zoveel extra havenplaatsen aan te lopen als gewenst was. De zeecruise binnen de lijndienst kwam op die manier tot stand.

Een andere belangrijke drijfveer voor de rederijen om zich op toeristen te richten, had te maken met het feit dat rond 1909 het koloniale gezag in de Indische Archipel definitief gevestigd was. De schepen van de rederijen waren vanaf dat moment niet langer nodig om in dienst van het koloniale bewind militairen te transporteren. Dit luidde echter ook het einde in van een voornamelijk inkomstenbron voor beide maatschappijen. Deze werd deels vervangen door de komst van particuliere ondernemers en planters op de lijndienst. Deze groepen passagiers trokken in grote getalen naar Indië sinds de openstelling van de kolonie vanaf 1870. De rederijen zagen echter ook potentie in het vervoeren en vermaken van vakantiegangers. Dit kon extra inkomsten opleveren en de passagiersschepen kwamen immers nog wekelijks halfleeg in Genua en Marseille aan.

In oktober 1929 vond de beurskrach in New York plaats waardoor er zich een economische crisis op mondiaal niveau voltrok. De internationale vrachtenmarkt kwam hierdoor in een diep dal terecht en de passagierslijndienst naar Indië raakte onderbezet. Alleen het toeristenverkeer maakte een gunstige ontwikkeling door. Dit was een lichtpuntje voor de directies van de SMN en de RL in een hachelijke periode waarin zij de maatschappijen door de crisis probeerden heen te loodsen. Zij trachtten het vertrouwen van de aandeelhouders te behouden ondanks het feit dat aan hen geen dividend kon worden toegekend. De vraag naar vakantie-reizen nam in die tijd sterk toe dankzij de opkomst van het wettelijk vastgestelde verlof en de opkomst van de zomervakantie. Ondanks de crisistijd bleken er voldoende welgestelde mensen te zijn die een zeecruise konden betalen.

De tweede categorie van plezierreizen die de SMN en de RL op touw zette, vormde de zeecruises die buiten de lijndienst op Indië werden georganiseerd in het zomerseizoen. Er bestond hierbij een onderscheid tussen particuliere reizen en groepsreizen. De particuliere reizen werden op initiatief van de rederijen zelf in het leven geroepen. De groepsreizen werden in opdracht van een reisvereniging of toeristenclub georganiseerd. De SMN en de RL zorgden dan voor het schip, de routeplanning, de bemanning en het personeel, de vragende partij voor de rest. In het begin ging het vooral om korte reizen met bestemmingen die op een niet al te grote afstand van Nederland lagen.

Aan het einde van de jaren dertig werden er rondreizen van enkele weken georganiseerd met reisdoelen die verder weg lagen, zoals de Canarische Eilanden en het eiland Bermuda in de Atlantische Oceaan. Een bijzondere categorie vormde de jongerenreizen die de maatschappijen zelf of samen met een reisvereniging op touw zette. De SMN organiseerde meerdere plezierreizen uitsluitend voor jongens en de RL organiseerde rondreizen exclusief voor meisjes. De bestemmingen hiervan waren de Noorse fjorden en Schotland.

In het kielzog van de internationale concurrentie richtten de 'Nederland' en de Lloyd zich vanaf het begin van de jaren dertig jaarlijks op het aanbieden van zeecruises naast hun lijndienst. In de decennia daarvoor voelden de rederijen zich nog niet genoodzaakt om dit te doen. Met het uitbreken van de economische crisis kwam hier verandering in. De malaisejaren stimuleerden veel rederijen om op zoek te gaan alternatieve vormen van inkomsten nevens hun reguliere bedrijfsactiviteiten. Voor het opleggen van een schip werd een hogere prijs betaald dan wanneer er empooi voor werd gevonden. De SMN en de RL namen in 1932 verschillende maatregelen om ondanks de crisis het postcontract te kunnen naleven. Hier hoorde een aanpassing in het vaarschema bij. In plaats van met zes passagiersschepen werd de lijndienst naar Nederlands-Indië vanaf dat moment met vier passagiersschepen onderhouden. Voor elke vierde schip op de lijndienst werd een vrachtschip met beperkte passagiersaccommodatie ingezet. Dankzij deze verandering ontstond er tevens meer ruimte voor de organisatie van toeristische reizen. De koloniale rederijen boden vanaf dat moment op jaarbasis cruises buiten hun lijndienst aan.

Publiciteit was tevens een belangrijke reden voor de koloniale rederijen om plezierreizen naast de lijndienst aan te bieden. De 'Nederland' en de Lloyd schuwden niet om hun vlaggenschepen naar de Noorse fjorden of Schotland te sturen. De grote schepen waren immers het visitekaartje van de maatschappijen. Ze hadden de meeste ruimte en beschikten over de voornaamste faciliteiten aan boord. Zelf produceerden de rederijen stapels brochures en folders omtrent de cruises en ze adverteerden regelmatig in nationale dagbladen. Verder kochten zij publiciteit door journalisten van regionale en nationale kranten geheel kosteloos uit te nodigen voor een rondreis. De reporters werden vervolgens geacht om een positief verslag van de cruise op schrift te stellen. Iets wat vrijwel altijd gebeurde. De zeecruises zorgden op die manier voor een positief imago van de koloniale rederijen. De directies zetten alles op alles zodat een zeecruise adequaat verliep, een goed georganiseerde rondreis was immers ook direct reclame voor hun lijndiensten op Indië.

De zeecruises binnen en buiten de lijndienst vertoonden veel overeenkomsten. Zo was er een programma van vermaak aan boord en kon men zich inschrijven voor uiteenlopende excursies die aan wal plaatsvonden. Een belangrijk verschil was echter de klassenverdeling. Bij een cruise binnen de lijndienst werd de reguliere klassenindeling aangehouden die bestond uit een eerste, tweede en derde klasse en soms vierde klasse (het tussendek). Bij een plezierreis buiten de lijndienst bestond

deze verdeling niet en was het schip toegankelijk voor alle passagiers. Ondanks de verlagingen van de passageprijzen op de lijndienst in de jaren dertig waren de cruises buiten de lijndienst voordeliger. Het ging hier dan wel om de tickets waarmee men recht had op een derde klasse accommodatie. De prijzen voor een boeking van de eerste klasse hutten op een cruise zowel binnen als buiten de lijndienst lagen veel dicht bij elkaar.

Samenvattend kan worden gesteld dat verschillende externe factoren de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' en de Rotterdamse Lloyd er toe dreven om zeecruises aan te bieden. De belangrijkste drijfveren voor de rederijen om zich te richten op plezierreizen waren financieel van aard. Binnen de lijndienst trachtten de directies door middel van het op touw zetten van cruises het Europese traject van de lijndienst aantrekkelijk en rendabel te maken. Buiten de lijndienst werden de zeecruises in navolging van de concurrentie gebruikt om in de crisistijd extra inkomsten te verwerven en om de publiciteit op te zoeken. Tegelijkertijd tekende zich op de markt, ook in de crisistijd, een groeiende vraag naar dergelijke reizen af. Deze factoren maakten het dat de koloniale rederijen tot aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog cruises bleven aanbieden.

Zoals in de inleiding werd benadrukt, kwam de Nederlandse cruise-industrie laat op gang in vergelijking met het nationale cruisewezen van Frankrijk, Groot-Brittannië en Duitsland. Nederland nam ten opzichte van de buitenlandse concurrentie de volgersrol op zich. De conclusies van dit onderzoek dragen bij aan een verklaring waarom dit zo was. De SMN en de RL, maar ook de HAL zagen zich tot kort voor de Eerste Wereldoorlog nog niet genoodzaakt om zich op toeristen te richten. De bedrijfsresultaten van de HAL waren in die periode zodanig positief dat er geen activiteiten buiten de lijndienst nodig waren. Bovendien vond de directie dat de HAL-schepen na enige experimenten niet comfortabel genoeg waren om voor cruises in te zetten.

Voor de SMN en de RL gold ongeveer hetzelfde. Waar buitenlandse rederijen al vanaf de jaren tachtig van de negentiende eeuw cruises naast hun lijndienst organiseerden, zagen de koloniale rederijen zich niet direct genoodzaakt om dit te doen. De bedrijfsresultaten waren doorgaans positief en er was voldoende emplooi te vinden op de lijndienst naar Indië. Om een volledig antwoord op de vraag te kunnen geven waarom het Nederlandse cruisewezen laat op gang kwam zouden ook de cruiseactiviteiten van twee andere Nederlandse rederijen moeten worden onderzocht, te weten de Koninklijke Hollandse Lloyd (KHL) en de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij (KNSM). Wat dreef deze maatschappijen om cruises te organiseren en wanneer werd er precies aangevangen met deze praktijk?

De Goey stelt bovendien dat de basis voor de Nederlandse cruise-industrie ontstond tijdens het interbellum.²¹⁹ Een belangrijke vraag voor verder onderzoek is in hoeverre rederijen zoals de

²¹⁹ De Goey, 'De Holland Amerika Lijn', 33-34.

HAL, SMN en RL bijdroegen aan het fundament van dit nationale cruisewezen. Organiseerden zij nog steeds cruises na de Tweede Wereldoorlog? Voor de HAL gold dit zeker, de rederij ontwikkelde zich tot een cruisebedrijf pur sang. Wat betreft de SMN en de RL is hier nog geen gedetailleerd onderzoek naar gedaan. Daarnaast is tevens een onderzoek naar de cruises van de overige Nederlandse rederijen van belang om een zo genuanceerd mogelijk beeld te krijgen. De Nederlandse cruise-industrie kan vervolgens in vergelijking worden geplaatst met die van andere zeevarende naties.

Tot slot werd in dit werkstuk kort aangestipt dat er ook binnen de Indische Archipel cruises werden georganiseerd door de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM). Hier is nog geen extensief onderzoek naar gedaan. Er is in ieder geval genoeg bronnenmateriaal voor handen om door te nemen omtrent dit onderwerp in, het weliswaar ongeordende, archief van de KPM en Koninklijke Java China Paketvaart Lijnen.²²⁰

²²⁰ Nationaal Archief te Den Haag (NL-HaNA), Archief van Koninklijke Paketvaart Maatschappij en de Koninklijke Java China Paketvaart Lijnen (2.20.59), inv. nrs. 1239, 1240, 821.94, 822.316 926.6, verschillende stukken met betrekking tot informatie over toeristenbureaus, bedrijfsdrukwerk van de KPM m.b.t. toeristen en toeristenbiljetten.

Geraadpleegde bronnen en literatuur

Archieven

Nationaal Archief, Den Haag

Archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN) (2.20.23)

Passagiersvervoer:

- 178 Een folder, uitgegeven door Passagedienst: Ned. Royal Mail Line.
- 183 Krantenknipsel "Met de "Christiaan Huygens" naar Indië". Apr 19.
- 184 Krantenknipsel betreffende de "Poelau Roebiah", 25-01-1929.
- 185 "Nederland Line". Een uitgave van de passagedienst.
- 187 Album: "Souvenir of the trips to Java", 1910 of 1911.
- 192 Enige typische drukwerken van Passagedienst, betr. passage hoofdlijn.
- 193 Bondsreis van de A.N.W.B. per ss. "Rembrandt". Enige drukwerken.
- 203 Folder: "Opening 14-daagse dienst naar Indië", 26-04-1879.
- 205 Overeenkomst tussen de Mails en de K.P.M. betreffende het vervoer van passagiers van en naar K.P.M.-havens.
- 207 Diverse oude bescheiden van Passagedienst.
- 219 "Zeereizen". Handboek voor toerist en reizigers door J.W.J. Baron van Haersolte, 1926.
- 220 Officiële gids van de Mij. "Nederland": "Met de "Nederland" naar Indië en terug", door Dr. J. Groneman, ± 1914.
- 223 Route Amsterdam-Egypte, afvaartkaartjes etc. 1911.
- 230 Oude passage-brochure met foto's en route-kaart.
- 231 Diverse boekjes boottrein A'dam-Genua en Genua-A'dam.
- 232 Diverse folders etc. "Tarakan-reizen".
- 234 Diverse folders van aanloophavens van passagiersschepen.
- 235 Diverse cruise-folders.
- 236 Diverse cruise-folders m.s. "Oranje".
- 237 Twee boekjes, mededelingen aan passagiers.
- 239 Diverse cruise-folders enz. van afd. Passagedienst.
- 241 Diverse tarieffolders.
- 242 Reisatlas A'dam-Genua (2x).

Jaarverslagen:

- 396 Jaarverslagen 1870-1919.
- 397 Jaarverslagen 1920-1968.

Diversen (Tweede gedeelte supplement 1980)

878

Reizen van het kampeerschip Tarakan 1948.

Stadsarchief, Rotterdam

454-01 Archieven van de N.V. Koninklijke Rotterdamse Lloyd en de firma Willem Ruys & Zonen 1883-1970

Directie

19 jaarverslagen uitgebracht door directie, 1901-1940.

Publiciteit

628 Advertenties 1910-1933.

629 Advertenties 1927-1933.

454-05 Archief van de N.V. Koninklijke Rotterdamse Lloyd : Correspondentie 1929-1976

Exploitatie, Aanlopen van havens

296 Antwerpen 1936

297 Barcelona 1936

298 Djeddah 1927-1938

299 Gdynia 1934-1936

300 Gibraltar 1929-1938

301 Lissabon / Leixous 1932-1938

302 Palma de Mallorca 1931-1934

303 Villefranche 1933-1950

Passagezaken, Pool

1172 Pool 1935-1938

Passagezaken, Cruises

1237 Algemeen 1931-1933

1238 Algemeen 1934-1935

1239 Algemeen 1935-1938

1240 Algemeen 1938-1962

1241 Algemeen 1963-1968

1242 Algemeen Uitgewerkte Cruises 1932-1936

1243 Algemeen Uitgewerkte Cruises 1934-1938

1244 ms Baloeran Aberdeen en Dublin 1932-1933

1245 ms Baloeran Bermuda 1937

1246 ms Baloeran Kopenhagen 1932

1247 ms Baloeran Noorwegen , Augustus 1934-1935

1248 ms Baloeran Spithead 1936-1938

1249 ms Baloeran Stockholm 1932-1933

1250 ms Baloeran Torquay 1933

1251 ms Dempo Koninklijk Instituut van Ingenieurs Kopenhagen 1939

1252 ms Dempo Kopenhagen 1932

1253 ms Dempo Noorwegen 1932-1933

1254 ms Dempo Sognefjord 1932

1255 ms Indrapoera Hamburg 1952-1953

1256 ms Indrapoera Queen May Cruise 1936
1257 ms Indrapoera Spithead 1934-1935
1258 ms Sibajak Nederlandse Vereniging voor Katholieke 1938
1259 ms Sibajak Noorwegen 1932-1933
1260 ss Slammat Agencie F-Le Bourgeois 1936-1938
1261 ss Slammat American Floating University 1932-1933
1262 ss Slammat Charter Boring 1934-1935
1263 ss Slammat Meisjescruise naar Darthmouth 1936-1937
1264 ss Slammat Meisjes Schotland 1935-1936
1265 ss Slammat Nederlandsche Reisvereniging 1936-1965
1266 ss Slammat NRC-Touristenclub 1937 naar de Middellandse Zee
1267 ss Slammat Noorwegen 1935 175971889
1268 ss Slammat Pullman Club 1937-1938
1269 ss Slammat Pullman Club-Middellandse Zee 1935-1936

454-09 Archieven van de N.V. Koninklijke Rotterdamse Lloyd en de firma Willem Ruys & Zonen 1872-2001, Archief van de N.V. Rotterdamsche Lloyd, sinds 1948 Koninklijke Rotterdamsche Lloyd

Algemeen, Directie

11 Notulen van de directievergaderingen 1929-1937

12 Vertrouwelijke correspondentie 1935-1937

13 Vertrouwelijke correspondentie 1935-1941

Collecties musea

Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam

Bedrijfsdrukwerk Stoomvaart Maatschappij Nederland 1912-1939, inv. nrs. 1989.0248

1989.1017/S.8245 1992.0848 1993.3517 1994.0362 1994.0363 1994.0365 1994.0523 1994.0535 1994.0835 1994.5437 1994.6579 1994.6982 1994.6984 1994.6983 1995.0418 1995.0752 1995.0750 1995.0751 1997.0301 1997.4404 1999.0223 2000.0142 2000.0240 A.5837(10) S.5548(015) S.6708(06).

Maritiem Museum, Rotterdam

Bedrijfsdrukwerk Rotterdamse Lloyd 1900-1939, inv. nrs. DB417, DB461, DB511, DB524, DB528, DB534, DB536, DB538, DB539, DB545, DB568, DB2018, DB2219, DB2023, DB2024, DB2228 DB2242, DB2748, DB2732, DB 2733, DB2736, DB3075, DB3117, DB3595, DB4393, DB4394, DB4395-2, DB5532, DB5561, N1610, N1613, N1614, N1615.

Egodocumenten, DB6407, Reisverslag: Indrukken en retrospectieve beschouwingen van een reisje van Amsterdam naar Genua met het stoomschip Koning Willem I van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland'; H643, Plakboek van Mejuffrouw C. Cool gemaakt naar aanleiding van haar reizen in de jaren 1927 – 1928.

Gedrukte bronnen:

Alberts, A., *Per mailboot naar de Oost: Reizen met de Lloyd en de Nederland tussen 1920 en 1940* (Bussum 1979).

Armstrong, John and David M. Williams, 'The steamboat and popular tourism', *International Journal of Maritime History* 26:1 (2005) 61-77.

Barbance, Marthe en Roger Vercelet, *Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique: un siècle d'exploitation* (Parijs 1955).

Beckers, Theo en Hans Mommaas ed., *Het vraagstuk van den vrijen tijd : 60 jaar onderzoek naar vrije tijd* (Leiden 1991).

Berneron-Couvenhes, Marie-Francoise, 'La croisière: du luxe au demi-luxe: Le cas des messageries maritimes (1850-1960)' *Entreprises et Histoire* 46:1 (2007) 34-55.

Boer, G.J. de, *Nederlandse passagiersschepen : van maildienst tot cruisevaart* (Alkmaar 1976).

Borel, Henri, *Van Batavia naar Rotterdam. Reisgids van de Rotterdamsche Lloyd* (Amsterdam 1905).

Bossenbroek, Martin, *Van Holland naar Indië: Het transport van koloniale troepen voor het Oost-Indische leger 1815-1909* (Amsterdam 1986).

Broeze, F.J.A., 'Rederij' in: R. Baetens, Ph. M. Boscher, H. Reuchlin (eds), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden Deel 4* (Bussum 1978) 158-216.

Brugmans, I.J., *Tachtig jaren varen met de Nederland* (Den Helder 1950).

Cashman, David, 'Brass bands, icebergs and jazz: music on passenger shipping 1880–1939', *Journal of Tourism History* 6:1 (2014) 1-15.

Coons, Lorraine en Alexanders Varias, *Tourist Third Cabin Steamship travel in the interwar years* (Gloucestershire 2016).

Davids, Karel en Marjolein 't Hart ed., *De wereld en Nederland: Een sociale en economische geschiedenis van de laatste duizend jaar* (Amsterdam 2011).

Doedens, Anne en Liek Mulder, *Oceanreuzen : een eeuw Nederlandse passagiersvaart* (Baarn 1990).

Filarski, Ruud en Gijs Mom, *Van Transport naar Mobiliteit* (Zutphen 2008).

Gardiner, Robert, *The Advent of Steam: The Merchant Steamship Before 1900* (Londen 1994).

Goey, Ferry de, 'De Holland Amerika Lijn, Carnival Cruises en de cruise-industrie in de twintigste eeuw', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 26:1 (2007) 39-47.

- Goey, Ferry de, ed., *Vaart op Insulinde: Uit de beginjaren der Rotterdamsche Lloyd NV 1883-1914* (Hilversum 1991).
- Groneman, J., *Met de 'Nederland' naar Indië en terug: Officiële Gids van de Maatschappij 'Nederland'* (Amsterdam 1914).
- Groote, Patrick de, *Panorama op toerisme: Handboek toerisme management in een internationaal perspectief* (Leuven 1999).
- Guns, Nico, *Koninklijke Rotterdamsche Lloyd: Beknopte Geschiedenis van een rederij* (Zutphen 2004).
- Heijveld, Wouter, 'Het leven aan boord is wat men er van maakt. Vertier aan boord van Nederlandse passagiersschepen' in: Sjoerd de Meer e.a., *Hoogtij: Maritieme identiteit in feesten, tradities en vermaak* (Zutphen 2013) 87-97.
- Howarth, David en Stephen Howarth, *The story of P&O: the Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* (Londen 1986).
- Kendall, Lane, *The Business of Shipping* (Londen 1986).
- Kludas, Arnold, *Vergnügungsreisen zur See: eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt, Band 1: 1889 – 1939* (Hamburg 2001).
- Kolltveit, Bård, "'Deckchair explorers": The Origins and Development of Organised Tourist Voyages to Northern and Southern Polar Regions', *International Journal of Maritime History* 18:2 (2006) 351-369.
- Krans, R.H., 'Leaving New York February 6th: Het cruisebedrijf van de Holland-Amerika Lijn in de tijd van de passagierslijnvaart' in: *Rotterdams Jaarboekje 1997* (1998) 316-370.
- Legendijk, A., *Van de Willem III tot de Willem Ruys* (Enschede 1983).
- Leeman, F.W.G., *Van Barkschip tot Willem Ruys* (Rotterdam 1961).
- Leeuw, K.P.C. de, M.F.A. Linders-Rooijendijk en P.J.M. Martens ed., *Van ontspanning en inspanning: Aspecten van de geschiedenis van de vrije tijd* (Tilburg 1995).
- Linden, Bert L.T. van der, *'Nou ... tabé dan!' De 'bootreis' naar Indië met de Rotterdamsche Lloyd en de 'Nederland' tussen 1899 en 1949* (Hilversum 2010).
- Miller, Michael B., *Europe and the Maritime World: A Twentieth-Century History* (Cambridge 2014).
- Mulder e.a., A.J.J., *De eeuw van de 'Nederland': Geschiedenis en vloot van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' 1870-1970* (Zierikzee 2003).
- Münching, L.L. von, *Koninklijke Hollandsche Lloyd: Wel en wee van een Amsterdamse rederij* (Alkmaar 1990).

- Vuijsje, Herman en Jos van der Lans, *Lage landen, hoge sprongen: Nederland in de twintigste eeuw: Overzicht in woord en beeld van de maatschappelijke veranderingen in Nederland tussen 1898 en 2003* (Wormer 2003), 166-167.
- Walton, John K., 'Tourism and maritime history', *The International Journal of Maritime History* 26:1 (2014) 110-116.
- Wentholt, A.D. en Cornelis Borstlap, *Brug over den Oceaan: Een eeuw geschiedenis van de Holland Amerika Lijn* (Amsterdam 1973).
- Weruméus Buning, A., *Met de Rotterdamsche Lloyd naar Egypte, Ceylon, Sumatra en Java* (Amsterdam 1910).
- Wielenga, Friso, *Nederland in de twintigste eeuw* (Amsterdam 2009).
- Williams, David M., 'Humankind and the Sea: The Changing Relationship since the Mid-Eighteenth Century', *International Journal of Maritime History* 22:1 (2010) 1-14.
- Williams, David M., 'Market Pressures and Innovation: The Orient Steam Navigation Co. and the Development of Pleasure Cruising, 1888-1900', *The Northern Mariner/Le Marin du nord* 10:4 (2000) 1-12.
- Williams, David M., 'The Extent of Transport Services' Integration: SS Ceylon and the First "Round the World" Cruise, 1881-1882', *International Journal of Maritime History* 15:2 (2003) 135-146.
- Withey, Lynne, *Grand Tours and Cook's Tours: A History of Leisure Travel 1750-1915* (New York 1997).
- Zande, Iris van der, 'Naar de Noorse fjorden! Nederlandse cruisereizen naar Noorwegen en de reisbeleving van haar passagiers in het Interbellum', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 34:2 (2015) 23-40.
- Zanden, Jan Luiten van, *Een klein land in de 20e eeuw: Economische geschiedenis van Nederland 1914-1995* (Utrecht 1997).
- Zijverden, Jan van, '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* (Amsterdam 1997) 80-85.
- Zonneveld, Peter van, *Naar de Oost! Verhalen over vier eeuwen reizen naar Indië* (Amsterdam 1996).

Bijlagen

Bijlage 1.1: De passagiersschepen van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' vóór 1940

Scheepsnaam:	Diensttijd bij de SMN:	BRT bij oplevering:	Capaciteit Eerste Klasse:	Capaciteit Tweede Klasse:	Capaciteit Derde Klasse:	Capaciteit tussendek :	Totale capaciteit voor passagiers :
<i>ss Willem III</i>	1871-1871	2600	90	40	-	130	260
<i>ss Prins van Oranje</i>	1871-1900	2789	90 (53)	36	-	300	426
<i>ss Prins Hendrik (I)</i>	1871-1879	3065	90	32	-	400	522
<i>ss Conrad</i>	1872-1897	3120	106 (82)	32	-	400	538
<i>ss Koning der Nederlanden</i>	1871-1881	3062	106	32	-	400	538
<i>ss Prinses Amalia</i>	1874-1906	3480	84 (76)	25	-	48	157
<i>ss Voorwaarts</i>	1874-1898	2801	40 (51)	22 (24)	-	44	106
<i>ss Prins Hendrik (II)</i>	1873-1887	2804	70 (51)	22	-	-	92
<i>ss Prinses Marie</i>	1878-1899	2793	60	22	-	-	80
<i>ss Prins Alexander</i>	1880-1900	3052	60	30	-	70	160
<i>ss Prins Frederik</i>	1881-1890	3070	65	25	-	65	155
<i>ss Burgemeester den Tex</i>	1882-1903	3062	60	23	-	70	153
<i>ss Prinses Wilhelmina</i>	1881-1896	2596	46	20	-	70	136
<i>ss Sumatra</i>	1881-1901	2597	46	20	-	70	136
<i>ss Soenda</i>	1886-1873	2236	40	20	-	60	120
<i>ss Koningin Emma (I)</i>	1887-1894	2299	56	22	-	-	78
<i>ss Prinses Sophie</i>	1889-1907	3580	60	24	-	60	144
<i>Ss Prins Hendrik (III)</i>	1890-1907	3630	56	28	-	40	144
<i>ss Koningin Regentes</i>	1894-1911	3793	56	28	-	-	84
<i>ss Koningin Wilhelmina</i>	1896-1911	4262	64	34	-	69	167

<i>ss Koning Willem I</i>	1898-1913	4446	68	34	-	16	118
<i>ss Koning Willem II</i>	1900-1912	4293	70	32	16	40	158
<i>ss Koning Willem III</i>	1900-1914	4541	70	32	17	40	159
<i>ss Oranje</i>	1903-1922	4437	70	32	16	-	118
<i>ss Rembrandt</i>	1906-1928	5876	81 (96)	56 (51)	20	40	197
<i>ss Vondel</i>	1907-1930	5866	90 (96)	55 (51)	20	40	205
<i>ss Grotius</i>	1907-1931	5867	81 (96)	56 (51)	20	40	197
<i>ss Prinses Juliana</i>	1910-1930	8055	103 (142)	74 (78)	43 (34)	40	260
<i>ss Koning der Nederlanden</i>	1911-1932	8176	115 (136)	90 (94)	34 (38)	40	279
<i>ss Koningin Emma (II)</i>	1913-1915	9181	138	134	34	40	346
<i>ss Prins der Nederlanden</i>	1914-1935	9322	142	138 (136)	34 (44)	42	356
<i>ss Jan Pieterszoon Coen</i>	1915-1940	11692	200	166	46	42	454
<i>ss Johan de Witt</i>	1920-1948	10519	188 (103)	123 (151)	36 (46)	42	389
<i>ms Pieter Corneliszoon Hooft</i>	1926-1932	14642	253 (284)	236 (238)	52 (58)	54	595
<i>ms Christiaan Huygens</i>	1928-1945	15637	250 (225)	53 (280)	53 (90)	50 (52)	633
<i>ms Johan van Oldenbarnevelt</i>	1930-1963	19040	365 (281)	281 (322)	64 (90)	60	770
<i>ms Marnix van Sint Aldegonde</i>	1930-1943	19129	363 (281)	281 (64)	64 (60)	60	768
<i>ms Oranje</i>	1939-1964	20017	283	275	92	82	732

Bron: Schepenlijst van de Stichting Maritiem-Historische Databank (www.marhisdata.nl); de schepenlijst achterin het overzichtswerk: Mulder, *De Eeuw van de 'Nederland'*, 98-137; NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nrs. 396 en 397, jaarverslag SMN over 1870-1940.

Bijlage 1.2: De mailschepen van de Rotterdamse Lloyd vóór 1940

Scheepsnaam:	Dienst tijd bij de RL als passagiersschip:	BRT bij de oplevering:	Capaciteit eerste klasse:	Capaciteit tweede klasse:	Capaciteit derde klasse:	Capaciteit tussendek:	Totale capaciteit voor passagiers:
<i>ss Drenthe</i> ²²¹	1883-1892	2333	40	16	-	-	56
<i>ss Gelderland</i> ²²²	1883-1889	2177	26	16	-	40	82
<i>ss Utrecht</i> ²²³	1883-1894	2160	26	16	-	40	82
<i>ss Zuid Holland</i> ²²⁴	1883-1894	2258	26	16	-	-	42
<i>ss Batavia</i> ²²⁵	1883-1893	2223	36	26	-	-	62
<i>ss Samarang</i>	1883-1905	2285	38	24	-	-	62
<i>ss Soerabaja</i>	1884-1904	2227	26	16	-	-	42
<i>ss Bromo</i>	1888-1907	2508	31	24	-	-	55
<i>ss Merapi</i>	1889-1906	2473	31	24	-	-	55
<i>ss Ardjoeno</i>	1891-1908	2527	33	24	60	-	117
<i>ss Salak</i>	1891-1908	2519	36	24	50	-	110
<i>ss Gedé</i>	1892-1910	2828	38	24	-	-	62
<i>ss Sindoro</i>	1900-1925	5471	80	38	24	40	182
<i>ss Goentoer</i>	1902-1925	5891	81	42	24	-	147
<i>ss Ophir</i>	1903-1918	4726	60	32	24	30	136
<i>ss Wilis</i>	1905-1924	4731	64	38	24	30	156
<i>ss Rindjani</i>	1906-1926	4762	68	41	24	30	163

²²¹ Overgenomen van de Stoomboot-Rederij 'Rotterdamse Lloyd'

²²² Idem.

²²³ Idem.

²²⁴ Idem.

²²⁵ In 1893 omgebouwd tot vrachtschip: *ss. Soembing* in dienst van de RL tot 1903

<i>ss Kawi</i>	1907-1927	4872	73	41	24	30	168
<i>ss Tabanan</i>	1907-1930	5247	76	58	30	40	204
<i>ss Tambora</i>	1910-1931	5550	77	57	30	40	204
<i>ss Insulinde</i>	1914-1933	9615	111	143	40	44	338
<i>ss Patria</i>	1919-1942	9891	120	126	44	44	334
<i>ss Tjerimai</i>	1921-1933	7667	108	72	68	-	248
<i>ss Slamet</i>	1924-1941	11406	139	158	69	32	398
<i>ms Indrapoera</i>	1925-1956	10678	139	123	68	-	330
<i>ms Sibajak</i>	1929-1947	12040	226	196	62	34	518
<i>ms Baloeran</i>	1930-1941	16981	262	266	70	68	666
<i>ms Dempo</i>	1931-1944	16979	277	278	70	48	673

Bron: Schepenlijst van de Stichting Maritiem-Historische Databank (www.marhisdata.nl); SAR, 454-01 Archieven RL, 1883-1970, inv. nr. 19, jaarverslagen RL over 1901-1940; Lagendijk, *Van Willem III*, 139-144.

Bijlage 2: Passagetarieven Stoomvaart Maatschappij Nederland en Rotterdamse Lloyd 1909-1939

Tarieven Stoomvaart Maatschappij Nederland op het traject Amsterdam-Genua, 1909-1939

Jaar:	Traject:	Tarief: Amsterdam – Genua
1909	Amsterdam – Southampton – Lissabon – Tanger – Algiers - Genua	Enkel: I: 125 II: 80 Retour: I: 200 II: 120
1911	Amsterdam – Southampton – Lissabon – Tanger – Algiers - Genua	Enkel: I: 125 II: 80 Retour: I: 200 II: 120
1912	Amsterdam – Southampton – Lissabon – Tanger – Algiers - Genua	Enkel: I: 125 II: 80 Retour: I: 200 II: 120
1913	Amsterdam – Southampton – Lissabon – Tanger – Algiers - Genua	Enkel: I: 125 II: 80 Retour: I: 200 II: 120
1914	Amsterdam – Southampton –	Enkel: I: 125 II: 80 Retour: I: 200 II: 120

	Lissabon – Tanger – Algiers - Genua	
1923	Amsterdam - Southampton – Algiers – Genua	Enkel: I: 200, II: 140, III: 95
1924	Amsterdam - Southampton – Algiers – Genua	Enkel: I: 200, II: 140, III: 95
1925	Amsterdam - Southampton – Algiers – Genua	Enkel: I: 200, II: 140, III: 90
1926	Amsterdam - Southampton – Algiers – Genua	Enkel: I: 200, II: 140, III: 90 Retour: I: 300, II: 200
1928	Amsterdam – Southampton – Algiers – Genua	Enkel: I 200 II: 140 Retour: I: 300 II: 200
1930	Amsterdam - Southampton – Algiers – Genua	Enkel: I 200 II: 140 Retour: I: 300 II: 200
1931	Amsterdam - Southampton – Algiers – Genua	Enkel: I 200 II: 140 Retour: I: 300 II: 200
1933	Amsterdam - Southampton – Algiers – Genua	Enkel: I: 150 II: 100 III: 80 Retour: I: 225 II: 150 III: 120
1936	Amsterdam – Southampton – Algiers – Villefranche – Genua	Enkel: I: 160 II: 110 III: 90 Retour: 240 II: 165 III: 135 Retour: I: 240 II: 165 III: 135
1937	Amsterdam – Southampton – Gibraltar en Tanger - Algiers – Palma – Villefranche – Genua	Enkel: I: 160 II: 110 III: 90 Retour: I: 240 II: 165 III: 135
1938	Amsterdam – Southampton – Lissabon – Algiers – Palma – Villefranche – Genua	Enkel: I: 160 II: 110 III: 90 Retour: I: 240 II: 165 III: 135
1939	Amsterdam – Southampton – Lissabon – Algiers – Palma – Villefranche – Genua	Enkel: I: 140 II: 110 III: 90 Retour: I: 240 II: 165 III: 135

Tarieven Rotterdamse Lloyd op het traject Rotterdam-Marseille, 1909-1939.

Jaar:	Traject:	Tarief Rotterdam-Marseille:
1909	Rotterdam – Southampton – Lissabon – Tanger – Marseille	Enkel: I: 120 II: 80 Retour: I: 180 II: 115
1910	Rotterdam – Southampton – Lissabon – Gibraltar- Tanger – Marseille	Enkel: I: 120 II: 80 Retour: I: 180 II: 115
1911	Rotterdam – Southampton – Lissabon – Gibraltar- Tanger – Marseille	Enkel: I: 120 II: 80 Retour: I: 180 II: 115
1912	Rotterdam – Southampton – Lissabon – Gibraltar- Tanger – Marseille	Enkel: I: 120 II: 80 Retour: I: 180 II: 115
1913	Rotterdam – Southampton – Lissabon – Gibraltar- Tanger – Marseille	Enkel: I: 120 II: 80 Retour: I: 180 II: 115
1914	Rotterdam – Southampton – Lissabon – Gibraltar- Tanger – Marseille	Enkel: I: 120 II: 80 Retour: I: 180 II: 115
1923	Rotterdam – Southampton – Tanger – Marseille	Enkel: I: 200 II: 140 III: 95
1924	Rotterdam – Southampton – Tanger – Marseille	Enkel I: 200 II: 140 Retour: I: 270 II: 190
1931	Rotterdam – Southampton – Tanger – Gibraltar - Marseille	Enkel: I: 200 II: 140 III: 90
1932	Rotterdam – Southampton – Tanger – Gibraltar - Marseille	Enkel: I: 150 II: 100 III: 80 Retour: I: 225 II: 150 III: 120

Bron: Brochures en tarieffolders van de SMN en de RL.²²⁶

²²⁶ NL-HaNA, Archief SMN, 1870-1972, inv. nrs. 223, 230, 231, 234, 235, 239, Diverse folders passagedienst SMN, 1909-1939; SAR, 454-01 Archieven RL, 1883-1970, inv. nrs. 628 en 629, Advertenties 1910-1956; MMR, inv. nr. advertenties 1910-1956; inv. nrs. DB417, DB461, DB511, DB524, DB528, DB534, DB536, DB538, DB539, DB545, DB568, DB2018, DB2219, DB2023, DB2024, DB2228 DB2242, DB2748, DB2732, DB 2733, DB2736, DB3075, DB3117, DB3595, DB4393, DB4394, DB4395-2, DB5532, DB5561, DB6407, N1610, N1613, N1614, N1615, diverse folders folders Rotterdamse Lloyd en diens passageagent Ruys & Co, HS, inv. nrs. 1900-1939. 1989.02481989.1017/S.8245 1992.0848 1993.3517 1994.0362 1994.0363 1994.0365 1994.0523 1994.0535 1994.0835 1994.5437 1994.6579 1994.6982 1994.6984 1994.6983 1995.0418 1995.0752 1995.0750 1995.0751 199

Bijlage 3.1: Overzicht zee cruises buiten de lijndienst voor 1940, Stoomvaart Maatschappij Nederland

Jaar + data cruise:	Soort reis:	Traject:	Naam schip:	Kosten en aantal passagiers:
1926, 14-25 augustus	Groepsreis, ANWB	Amsterdam-Kopenhagen-Oslo-Amsterdam	ss <i>Rembrandt</i>	-
1927, 18-28 augustus	Groepsreis ANWB	Amsterdam-Kopenhagen-Oslo-Amsterdam	ss <i>Rembrandt</i>	135 passagiers
1932, 13-17 mei	Particuliere reis	Amsterdam-Oslo-Amsterdam	ms <i>Johan van Oldenbarnevelt</i>	55-400 gulden, 1100 passagiers
1932, 29 juli-3 augustus	Particuliere reis	Amsterdam-Bretagne-Wight-Amsterdam	ms <i>Johan van Oldenbarnevelt</i>	65-165 gulden
1932, 18-29 juni.	Groepsreis, Eucharistisch Congres	Amsterdam-Dublin-Amsterdam	ms <i>Marnix van St. Aldegonde</i>	-
1933, 1-8 juli	Particuliere reis	Amsterdam-Sognefjord-Fjaerland-Oslo-Kopenhagen-Amsterdam	ms <i>Johan van Oldenbarnevelt</i>	55-400 gulden, 680 passagiers
1933, 12-19 augustus	Particuliere reis	Amsterdam-Fjaerland-Merok-Amsterdam	ms <i>Marnix van St. Aldegonde</i>	-
1933, 22-25 september	Particuliere reis	Amsterdam-Cowes-Amsterdam	ms <i>Johan van Oldenbarnevelt</i>	35-75 gulden
1934, 18-22 mei	Particuliere reis	Amsterdam-Köpervik-Hangesund - Hardangerfjord - Eidfjord - Odda-Köpervik-Amsterdam	ms <i>Christiaan Huygens</i>	-
1934, 8-13 augustus	Particuliere reis	Amsterdam-Noorse fjorden-Amsterdam	ms <i>Marnix van St. Aldegonde</i>	
1934, 30 augustus-3 september	Particuliere reis	'Reis met onbekende bestemming'	ms <i>Marnix van St. Aldegonde</i>	35-400 gulden
1935, 13-15 juni	Groepsreis Koninklijk Instituut van Ingenieurs	Amsterdam-Le Havre-Amsterdam	ss <i>Johan de Witt</i>	325 passagiers

1935, 13-20 juli	Groepsreis (Jongens <i>Tarakan</i> -reis)	Amsterdam- Noorse fjorden- Amsterdam	<i>ms Tarakan</i>	25 gulden, max. 600 passagiers.
1935, 20-27 juli	Groepsreis (Jongens <i>Tarakan</i> -reis)	Amsterdam- Noorse fjorden- Amsterdam	<i>ms Tarakan</i>	25 gulden, max. 600 passagiers.
1935, 27-31 juli	Particuliere reis	'Reis met onbekende bestemming'	<i>ms Marnix van St. Aldegonde</i>	45-300 gulden
1935, 27 juli-3 augustus	Groepsreis (Jongens <i>Tarakan</i> -reis)	Amsterdam- Noorse fjorden- Amsterdam	<i>ms Tarakan</i>	25 gulden, max. 600 passagiers.
1935, 3-10 augustus	Groepsreis (Jongens <i>Tarakan</i> -reis)	Amsterdam- Noorse fjorden- Amsterdam	<i>ms Tarakan</i>	25 gulden, max. 600 passagiers.
1935, 10-17 augustus	Groepsreis (Jongens <i>Tarakan</i> -reis)	Amsterdam- Noorse fjorden- Amsterdam	<i>ms Tarakan</i>	25 gulden, max. 600 passagiers.
1935, 22-29 augustus	Particuliere reis	Amsterdam- Gudvangen- Balholm-Odda- Vikedal-Sauda- Amsterdam	<i>ms Jan Pieterszoon Coen</i>	60-500 gulden
1935, 29 augustus-2 september	Particuliere reis	Amsterdam- Stavanger Fjord- Amsterdam	<i>ms Jan Pieterszoon Coen</i>	40-300 gulden
1936, 13 juni-12 juli	Groepsreis van de kranten NRC en 'Het Vaderland'	Amsterdam- Ceuta-Palma- Villefranche- Soerabaya	<i>ss Johan de Witt</i>	-
1936, 11-18 juli	Groepsreis (Jongens <i>Tarakan</i> -reis)	Amsterdam- Norheimsund- Odda-Skolden- Bergen- Amsterdam	<i>ms Tarakan</i>	25 gulden, max. 600 passagiers.
1936, 18-25 juli	Groepsreis (Jongens <i>Tarakan</i> -reis)	Amsterdam- Norheimsund- Odda-Skolden- Bergen- Amsterdam	<i>ms Tarakan</i>	25 gulden, max. 600 passagiers.
1936, 25 juli-1 augustus	Groepsreis (Jongens <i>Tarakan</i> -reis)	Amsterdam- Norheimsund- Odda-Skolden- Bergen- Amsterdam	<i>ms Tarakan</i>	25 gulden, max. 600 passagiers.
1936, 1-8 augustus	Groepsreis (Jongens <i>Tarakan</i> -reis)	Amsterdam- Norheimsund- Odda-Skolden- Bergen- Amsterdam	<i>ms Tarakan</i>	25 gulden, max. 600 passagiers.

1936, 8-15 augustus	Groepsreis (Jongens <i>Tarakan</i> -reis)	Amsterdam-Norheimsund-Odda-Skolden-Bergen-Amsterdam	<i>ms Tarakan</i>	25 gulden, max. 600 passagiers.
1936, 15-22 augustus	Groepsreis (Jongens <i>Tarakan</i> -reis)	Amsterdam-Norheimsund-Odda-Skolden-Bergen-Amsterdam	<i>ms Tarakan</i>	25 gulden, max. 600 passagiers.
1937, 18-22 mei	Particuliere reis	Amsterdam-Kristiansand-Oslo-Amsterdam	<i>ms Marnix van St. Aldegonde</i>	-
1937, 23 juni-28 juni	Groepsreis Nederlandse Reisvereniging voor Katholieken	Amsterdam-Kristiansand-Oslo-Amsterdam	<i>ms Marnix van St. Aldegonde</i>	-
1937, 24-31 augustus	Particuliere reis	Amsterdam-Noorse fjorden-Amsterdam	<i>ms Jan Pieterszoon Coen</i>	-
1938, 10-15 juni	Groepsreis Koninklijk Instituut van Ingenieurs	Amsterdam-Glasgow-Amsterdam	<i>ms Christiaan Huygens</i>	-
1938, 30 juli-13 augustus	Particuliere reis	Amsterdam-Santa Cruz de Tenerife-Fuchal-Lissabon-Amsterdam	<i>ms Jan Pieterszoon Coen</i>	100-275 gulden.
1938, 13-27 augustus	Particuliere reis	Amsterdam-Santa Cruz de Tenerife-Fuchal-Lissabon-Amsterdam	<i>ms Jan Pieterszoon Coen</i>	100-275 gulden.
1939, 1-8 juli	Groepsreis (Jongens <i>Tarakan</i> -reis)	Amsterdam-Noorse fjorden-Amsterdam	<i>ms Tarakan</i>	35 gulden, max. 600 deelnemers.
1939, 8-15 juli	Groepsreis (Jongens <i>Tarakan</i> -reis)	Amsterdam-Noorse fjorden-Amsterdam	<i>ms Tarakan</i>	35 gulden, max. 600 deelnemers.
1939, 15-22 juli	Groepsreis (Jongens <i>Tarakan</i> -reis)	Amsterdam-Noorse fjorden-Amsterdam	<i>ms Tarakan</i>	35 gulden, max. 600 deelnemers.
1939, 22-29 juli	Groepsreis (Jongens <i>Tarakan</i> -reis)	Amsterdam-Noorse fjorden-Amsterdam	<i>ms Tarakan</i>	35 gulden, max. 600 deelnemers.
1939, 29 juli-5 augustus	Groepsreis (Jongens <i>Tarakan</i> -reis)	Amsterdam-Noorse fjorden-Amsterdam	<i>ms Tarakan</i>	35 gulden, max. 600 deelnemers.

1939, 5-12 augustus	Groepsreis (Jongens <i>Tarakan</i> -reis)	Amsterdam-Noorse fjorden-Amsterdam	ms <i>Tarakan</i>	35 gulden, max. 600 deelnemers.
1939, 4-14 augustus	Particuliere reis	Amsterdam-Madeira-Azoren-Amsterdam	ms <i>Oranje</i>	100-300 gulden, 655 deelnemers
1939, 18-28 augustus	Particuliere reis	Amsterdam-Madeira-Azoren-Amsterdam	ms <i>Oranje</i>	100-300 gulden, 655 deelnemers

Bron: Nationaal Archief te Den Haag (NL-HaNA), Archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), 1870-1972 (2.20.23) (Archief SMN, 1870-1972), inv. nrs. 235, 236 en 239, Diverse cruise-folders; diverse dagbladen via de krantenbank www.delpher.nl²²⁷

Bijlage 3.2: Overzicht zee cruises buiten de lijndienst voor 1940, Rotterdamse Lloyd

Jaar + data cruise:	Soort reis:	Traject:	Naam schip:	Kosten en aantal passagiers:
1925, 25 juli-6 augustus	Particuliere reis	Rotterdam-Noorse fjorden-Spitsbergen-Rotterdam	ss <i>Tjerimai</i>	-
1932, 12-27 mei	Particuliere reis	Rotterdam-Kopenhagen-Rotterdam	ms <i>Dempo</i>	55 – 125 gulden, 534 passagiers
1932, 10-15 augustus	Particuliere reis	Rotterdam-Sognefjord-Fjaerland-Balholmen-Marifjaeren	ms <i>Dempo</i>	522 passagiers 55 gulden
1932, 16-21 september	Particuliere reis	Rotterdam-Kopenhagen-Rotterdam	ms <i>Baloeran</i>	55 – 135 gulden, 510 passagiers
1933, 7-13 juli	Particuliere reis	Rotterdam-Kopvervik-Molde-Aandalsnes-Merok-Rotterdam	ms <i>Dempo</i>	450 passagiers
1933, 18-24 augustus	Particuliere reis	Rotterdam-Aberdeen-Oban-Dublin-Rotterdam	ms <i>Baloeran</i>	-
1933, 29 juli – 5 augustus	Groepsreis, Nederlandse	Rotterdam-Eidfjord-Gudvangen-	ms <i>Sibajak</i>	386 passagiers

²²⁷ *Het volk: Dagblad voor de arbeiderspartij*, 13-07-1933, *De Gooi- en Eemlander : nieuws- en advertentieblad*, 14-05-1932, *Het Vaderland : staat- en letterkundig nieuwsblad*, 29-04-1932, *Soerabaijasch handelsblad*, 04-06-1932, *Algemeen Handelsblad*, 07-09-1932, *Het Vaderland : staat- en letterkundig nieuwsblad*, 26-03-1933; *De Tijd: godsdienstig-staatkundig dagblad*, 02-09-1934, *De Indische Courant*, 19-06-1934; *Nieuwe Venlosche courant*, 06-05-1935; *De Tijd : godsdienstig-staatkundig dagblad*, 23-06-1936; *De Tijd : godsdienstig-staatkundig dagblad*, 22-06-1937; *Algemeen Handelsblad*, 19-06-1938; *Provinciale Noordbrabantsche en 's Hertogenbossche courant*, 22-10-1938; *Leeuwarder courant*, 05-08-1939; *De grondwet*, 08-08-1939.

	Christelijke Reisvereniging	Mundal-Bergen-Rotterdam		
1935, 15-18 juli	Vlootschouw van de Engelse Koning George V	Rotterdam-Spithead-Rotterdam	<i>ms Indrapoera</i>	-
1935, 20-27 juli	Jongerenreis (meisjes) naar de Noorse fjorden	Rotterdam-Hardanger fjord-Rotterdam	<i>ss Slammat</i>	450 passagiers
1935, 3-10 augustus	Particuliere reis	Rotterdam-Kopervik-Fjaerland-Merok-Bergen-Rotterdam	<i>ms Baloeran</i>	
1935, 10-17 augustus	Jongerenreis (meisjes) naar de Noorse fjorden	Rotterdam-Hardanger fjord-Rotterdam	<i>ss Slammat</i>	450 passagiers
1936, 19 mei – 3 juni	Groepsreis, Pullmann toeristenclub	Rotterdam Cowes – Lissabon – Tanger – Malaga – Palma de Mallorca – Palermo – Syracuse – Corfu – Cattaro – Dubrovnik – Venetië-Rotterdam	<i>ss Slammat</i>	100-274 gulden, 284 passagiers
1936, 13-16 juni	Groepsreis, Koninklijk instituut van Ingenieurs.	Rotterdam-Southampton-Rotterdam	<i>ms Indrapoera</i>	23-73 gulden, 329 passagiers
1936, 1-8 augustus	Jongerenreis (meisjes) naar Schotland	Rotterdam-Rothesay-Rotterdam	<i>ss Slammat</i>	450 passagiers
1936, 8-15 augustus	Jongerenreis (meisjes) naar Schotland	Rotterdam-Rothesay-Rotterdam	<i>ss Slammat</i>	450 passagiers
1936, 15-22 augustus	Jongerenreis (meisjes) naar Schotland	Rotterdam-Rothesay-Rotterdam	<i>ss Slammat</i>	450 passagiers
1936, 8-16 september	Groepsreis, Agence F. le Bourgeois (reisbureau)	Marseille – Algiers – Tanger – Lissabon – Rotterdam	<i>ss Slammat</i>	-
1937, 13-23 mei	Groepsreis, NRC-toeristenclub	Rotterdam-Algiers-Tunis-Syracuse-Messina-Napels	<i>ss Slammat</i>	275 – 337.50 gulden, 170 passagiers
1937, 18-22 mei	Vlootschouw van de Engelse Koning George VI	Rotterdam-Spithead-Rotterdam	<i>ms Baloeran</i>	Vanaf 50 gulden, 500 passagiers

1937, 24-31 juli	Jongerenreis (meisjes) naar Dartmouth	Rotterdam-Dartmouth-Rotterdam	ss <i>Slamat</i>	30-55 gulden, 450 passagiers
1937, 31 juli-14 augustus	Groepsreis Nederlandse Reisvereniging	Rotterdam-Lissabon-Casablanca-Fuchal-Ponta Delgada-Torquay-Rotterdam	ss <i>Slamat</i>	380 passagiers
1937, 7 augustus – 5 september	Particuliere reis	Rotterdam-Tilbury en Boulogne-Southampton-Lissabon-Fayal-Bermuda-Madeira-Casablanca-Tanger-Marseille	ms <i>Baloeran</i>	375 – 1550 gulden, 294 passagiers
1938, 21 mei – 6 juni	Groepsreis Pullmann Club	Rotterdam-Madeira-Marokko-Napels-Corsica-Marseille-Rotterdam	ss <i>Slamat</i>	210-350 gulden, 275 passagiers
1938, 18-24 juni	Groepsreis, Nederlandse Reisvereniging voor Katholieken.	Rotterdam-Cherbourg-Torquay-Rotterdam	ms <i>Sibajak</i>	70 – 100 gulden, 250 passagiers
1939, 10-16 juni	Groepsreis, Koninklijk Instituut van Ingenieurs	Rotterdam-Kopenhagen-Oslo-Rotterdam	ms <i>Dempo</i>	50 – 145 gulden, 250 passagiers

Bron: Stadsarchief Rotterdam (SAR), 454-05 Archief van de N.V. Koninklijke Rotterdamse Lloyd: Correspondentie 1929-1976 (454-05 RL Correspondentie 1929-1976), inv. nrs. 1237-1269, Passagezaken, Cruises.