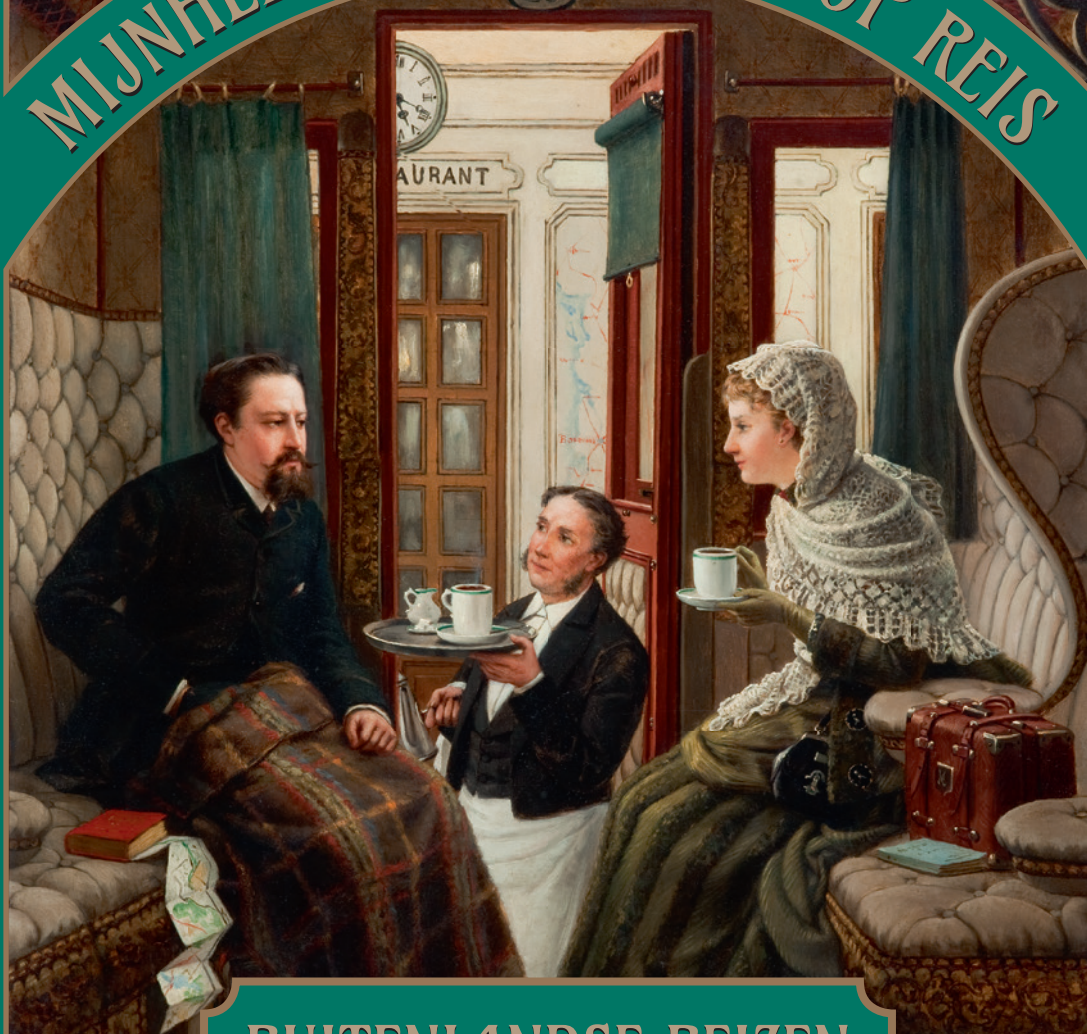


• JANNEKE BUDDING •

MIJNHEER DE BARON IS OP REIS



BUITENLANDSE REIZEN
VAN DE ADEL, 1814-1914

W

Mijnheer de baron is op reis

Mijnheer de baron is op reis

*Buitenlandse reizen van de adel,
1814-1914*

Janneke Budding



Dank aan Aafke Brunt, Madelief Hohé (voor het enthousiaste delen van haar meer dan uitgebreide kennis van de negentiende-eeuwse mode), John Töpfer en Roy Verschuren.

Afbeelding omslag: Constant Cap, 'De huwelijksreis'. Collectie Spoorwegmuseum, Utrecht.

Ontwerp binnenwerk: Crius Group, Hulshout

ISBN 978 94 6249 645 3

E-ISBN 978 94 6249 646 0

NUR 694

© 2021 Janneke Budding, p/a Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen

© 2021 p/a Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen

www.walburgpers.nl

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Zoveel mogelijk is getracht de eventuele rechthebbenden van de afbeeldingen te achterhalen. Rechthebbenden die in dit verband niet zijn benaderd wordt verzocht zich met de uitgever in verbinding te stellen.

'De Huwelijksreis', Constant Cap, 1885. Collectie Spoorwegmuseum Utrecht.

*Hij is nu al weken lang van huis.
Hij maakt een expeditie naar het Noordpool ijs.
De baron is al wekenlang op reis.*

Refrein uit 'Mijnheer de baron is niet thuis'. Tekst en muziek Jack
Bulterman/uitvoering Wim Poppink met The Ramblers, 1939.

Inhoud

Inleiding	11
-----------	----

Deel 1 'Ik ga op reis en neem mee'

1 Vervoermiddelen: oud naast nieuw	19
2 Van hutkoffer en reisnecessaire	41
3 Kleding op reis en ter plekke	51
4 Bedienden en hun beloning	61

Deel 2 'Waartoe, waarheen?'

5 Reisredenen	71
6 De opkomst van de Grand Hôtels	83
7 <i>'Puttin' on the Ritz'</i>	87
8 Grand Hôtels in Europa	97
9 Grand Hôtels buiten Europa	109
10 Individualisme en exclusiviteit	121

Deel 3 'Wie verre reizen maakt'

11 Parels aan de Noordzee	127
12 <i>Kaiserbäder</i> en <i>Kurorte</i>	141
13 <i>'La Vie Parisienne'</i>	153
14 De Blauwe Kust	163
15 Italië: <i>'La Dolce Vita'</i>	173
16 'Zwitserland: land van alpen, gletsjers en vrijgeborenen!'	181
17 In het rijk van de tsaren	199
18 De vruchten van het reizen	213

Epiloog	225
---------	-----

Geraadpleegde bronnen	227
-----------------------	-----

Over de auteur	231
----------------	-----

Inleiding

Verre reizen maken was iets dat de Europese adel al eeuwen deed. Denk aan de kruistochten in de vroege Middeleeuwen, toen vorsten en ridders met wapperende vaandels optrokken naar Palestina om de christelijke heilige plaatsen daar te veroveren op de ‘muzelmannen’. In de late Middeleeuwen was het dezelfde adel die, aangemoedigd door opeenvolgende pausen, ten strijde trok in ‘heilige oorlogen’ tegen ketters en heidenen.

Hun motieven voor een dergelijke langdurige, kostbare en bovendien gevaarlijke tocht waren divers. Het ging de kruisridders niet enkel en alleen om het terugwinnen van de christelijke heilige plaatsen op de heidenen. De officiële bonus, uitgelooft door de kerk voor deelname aan een kruistocht, was een aflaat. Daarmee kregen kruisvaarders vergeving van hun zonden. Naast deze geruststellende immateriële beloning leverden kruistochten en heilige oorlogen in potentie eveneens materieel gewin op: plunderingen en het naasten van land vormden een reële extra bonus voor de ridders van het kruis. De verre reis was daarbij een middel, geen doel op zich. Dit laatste gold eveneens voor de pelgrimstochten naar Frankrijk, Italië en het Heilige Land die vanaf de veertiende eeuw door de hoogste standen werden ondernomen.

Aan het begin van de zestiende eeuw kwam hier verandering in. Toen verbreidde zich het inzicht dat voor een jongeman die ambitie had om een leidende rol te spelen in de samenleving en de politiek – lees: een jonge edelman – een ‘educatieve’ reis in het buitenland onontbeerlijk was. Het ging niet langer om godsdienst of oorlogsbuit, maar om het verwerven van culturele beschaving en kennis van de internationale politiek. In de achttiende eeuw waren vooral Frankrijk en Italië het reisdoel van met name Britse jongelieden van adel. Zij reisden, begeleid door een *tutor*, vaak meerdere jaren door de twee landen die beschouwd werden als de bakermat van de westerse cultuur. Dat heel wat van de jonge *Milords* een luchthartiger invulling gaven aan hun *Grand Tour*, dreef hun begeleiders regelmatig tot wanhoop. Teruggekeerd in het vaderland pronkte de reiziger nog graag met zijn in Rome geschilderde portret, waarop hij afgebeeld stond, quasi-nonchalant leunend tegen een antieke zuil, maar nam hij gedwee de verantwoordelijkheden op zich die bij zijn adellijke afkomst hoorden.

Tegen het einde van de achttiende eeuw waren het niet enkel jonge heren van adel die naar het buitenland reisden. Ook rijpere lieden van stand, echtparen en zelfs ondernemende ongehuwde dames deinsden er niet voor terug om per eigen koets, huurrijtuig of diligence een buitenlandse reis te

maken. Die reizen verschilden in meerdere opzichten van de traditionele Grand Tour. Ze waren aanzienlijk korter en hadden niet langer tot doel om de reiziger voor te bereiden op een prominente rol in de samenleving. Buitenlandse cultuur snuiven was nog steeds een oogmerk, maar daarnaast ging het ook om het genoeg van het opdoen van nieuwe ervaringen. Gezien het feit dat er nu ook dames meereisden, was er geen plaats meer voor kroeglopen en bordeelbezoek. Met de slechte wegen en de twijfelachtige herbergen onderweg bleef zo'n reis traag, oncomfortabel en niet ongevaarlijk. Dat veranderde spectaculair in de loop van de negentiende eeuw. Een combinatie van technologische ontwikkelingen en handelsgeest zorgde ervoor dat reizen veel sneller, veiliger en comfortabeler werd.

De invloed van de stoommachine

In de eerste plaats is het de uitvinding van de stoommachine en daaropvolgend die van de stoomlocomotief die een revolutie in het reizen teweegbrengen. In 1830 wordt in Engeland de eerste stoomtrein voor personenverkeer in gebruik genomen. De privé-spoorlijn verbindt Manchester en Liverpool. Vijf jaar later rijdt de eerste trein op het Europese vasteland, tussen Brussel en Mechelen. In 1839 is er – ondanks allerlei protesten – zelfs een treinverbinding tussen Amsterdam en Haarlem. In de periode 1842-1847 wordt dit traject verlengd via Leiden en Den Haag naar Rotterdam.

Daarna gaat het snel, heel snel. Rond 1880 verbindt het spoorwegnet de meeste grote steden van Europa. Zelfs Wenen en Warschau zijn dan per trein

van de aanleg van een tunnel door de Mont-Cenis, het bergmassief dat een barrière vormt tussen Frankrijk en Italië. De Mont-Cenis tunnel was een technisch hoogstandje dat gerealiseerd kon worden dankzij de uitvinding van dynamiet in 1867. De opening van de tunnel betekende dat het mogelijk werd om per trein rechtstreeks van Parijs naar Turijn te reizen. Vandaar brachten de Italiaanse spoorwegmaatschappijen hun passagiers via Bologna en Florence naar Rome.

Luxe stoomschepen

Voor reislustige lieden van stand met voldoende kapitaal kwam er dankzij de uitvinding van de stoommachine halverwege de negentiende eeuw nóg een manier van reizen bij: per luxe stoomschip. Werden aan het begin van



De opening van de Liverpool en Manchester Railway, 15 september 1830.
Science Museum Group Collection.

de negentiende eeuw intercontinentale schepen voornamelijk gebruikt voor het vervoer van post en vracht, dat veranderde toen in 1830 de Amerikaanse Black Ball Line een comfortabele passagiersdienst startte tussen New York en Liverpool. In 1840 kwam er een concurrent bij: de Cunard Line, die nog meer comfort en luxe bood op de trans-Atlantische route. De Britse Peninsular & Oriental Steam Navigation Company (de latere P&O) was de eerste maatschappij die, vanaf 1844, luxe cruisetochten aanbood naar bestemmingen als Malta en Athene; tegen een fikse prijs, dat spreekt. De Hamburg-America Line deed daar nog een paar schepjes bovenop. In 1900 nam die maatschappij het eerste cruiseschip, de *Prinzessin Victoria Luise* in de vaart. Het schip, dat tot spijt van de Duitse keizer net iets langer was dan het keizerlijke jacht, was specifiek gebouwd voor langdurige, luxueuze tochten.

De Nederlandse stoomvaart was een achterblijvertje, ondanks de persoonlijke inzet van koning Willem I. Pas in 1872 werd er een Nederlandse maatschappij opgericht, de Nederlandsch-Amerikaanse Stoomvaart

Maatschappij, die passages aanbood van Rotterdam en Amsterdam naar New York. De NASM (in 1896 omgedoopt tot Holland-Amerika Lijn) richtte zich niet op de exclusieve luxe markt, maar op massavervoer. De passagiers waren overwegend onbemiddelde landverhuizers die hoopten op een beter leven in Amerika.

De opkomst van ‘Cook’s toeristen’

Niet alleen waren de reismogelijkheden aanzienlijk uitgebreid, ook de sociaal-politieke situatie in Europa was sinds het einde van de Frans-Pruisische oorlog in 1871 stabiel, wat zorgde voor een bloeiende economie en toegenomen welvaart. Dankzij die welvaart en de toegenomen reismogelijkheden waren het niet langer uitsluitend de hoogste standen die buitenlandse reizen maakten. De middenklasse kreeg de smaak ook te pakken en een Britse ondernemer speelde daar handig op in. Thomas Cook was de eerste die buitenlandse groepsreizen aanbood, waarbij zowel het vervoer als verblijf en maaltijden geregeld waren. Hiermee kwamen niet alleen de Rijnvallei en de Zwitserse Alpen, maar zelfs de Egyptische

De elite zag deze ontwikkeling met lede ogen aan. Ze ergerde zich aan de in haar ogen onbeschaafde ‘Cook’s toeristen’ en hield zich verre van hen. De elite reisde uitsluitend eerste klas, zocht in het buitenland elkaars gezelschap en ging op zoek naar nieuwe, exotische bestemmingen die niet in de brochures van Thomas Cook stonden.

Een groeiend Europees bewustzijn

De sociale grenzen werden hiermee door de elite angstvallig in stand gehouden. Met de landsgrenzen lag dat anders. Onder de adel telden die veel minder. Door huwelijken en verwantschappen was de Europese aristocratie onderling verbonden. Men sprak bovendien dezelfde taal, Frans, en deelde dezelfde cultuur. Wat *bon ton* was in Wenen, was het ook in Berlijn, Londen en Sint-Petersburg.

Met name de spoorwegen en de stoomvaart droegen sterk bij aan het ontstaan van een Europees bewustzijn, ook onder de middenklasse. Men had het gevoel niet enkel deel te zijn van het eigen land, maar ook van Europa. Dit gevoel leefde het sterkst onder de Europese aristocratie, die zich dankzij buitenlandse reizen en kennis van vreemde talen kenmerkte door een kosmopolitisch wereldbeeld.

Tegen het einde van de negentiende eeuw nam door de grotere invloed van zowel de middenklasse als de arbeidersbeweging de maatschappelijke rol van de aristocratie af. Een deel van de adel dat voorheen de regerende klasse vormde, werd nu de reizende klasse. Het ging niet meer om één langdurige reis, zoals in de tijd van de Grand Tour en al helemaal niet om hooguit één keer per jaar een vakantie in het buitenland van enkele weken, zoals gebruikelijk geworden was in de middenklasse. Voor heel wat lieden van adel werd reizen in het buitenland een levensstijl. In *Het Nederland's Adelsboek* – ook wel het Rode Boekje genoemd – dat vanaf 1903 jaarlijks uitkomt, staat nogal eens onder een adellijke naam in plaats van een woonplaats: ‘reizend’. Dat wil zeggen dat die persoon geen vaste woonplaats heeft, maar nu eens als logé bij verwanten of ‘vrinden’ in het buitenland verblijft, daar tijdelijk een riante villa heeft gehuurd of als gast in een *Grand Hôtel* vertoeft.