

# Reizen met reuzen

De passagiersvaart beleeft een opmerkelijke comeback. Niet langer om landverhuizers naar een nieuw vaderland te brengen, of de beau monde in grenzeloze luxe te vervoeren, maar als exclusieve vakantiebesteding voor een groeiend publiek.

De haven van Rotterdam is niet erg honkvast. In de loop van de jaren is zij steeds verder in westelijke richting opgeschoven. Honderd jaar geleden kon bij wijze van spreken pal voor het centrum van Rotterdam een lijn getrokken worden tussen het domein van de riviervaart en dat van de zeevaart, maar sindsdien heeft de havenactiviteit vooral plaats op zo'n veertig kilometer ten westen van het centrum. Rotterdam is nu weliswaar de grootste haven ter wereld, maar in de stad merk je daar weinig van.

Voor na 1960 stelde de tankvaart steeds hogere eisen aan de toegankelijkheid van de Rotterdamse haven. Dit leverde de nodige problemen op, maar een ding was al snel duidelijk: voor een grotere diepgang was het essentieel om de havens van de toekomst dichterbij de Noordzee te graven. Vandaag de dag ligt het centrum van de havenactiviteit daarom in Botlek en Europoort. En op een schiereiland voor de kust van de Noordzee werd de Maasvlakte aangelegd.

De passagiersvaart stelt heel andere eisen dan de tankvaart. Passagiersschepen steken minder diep. Zelfs de allergrootste kunnen zonder veel problemen het centrum van Rotterdam bereiken. Toen de Queen Elizabeth II twee jaar geleden Rotterdam aandeed en afmeerde aan de Wilhelminakade bracht dat duizenden toeschouwers op de been. Het Gemeentelijk Havenbedrijf kreeg stapels post van mensen die dat schouwspel vaker wilden zien. Onlangs heeft het Havenbedrijf het Rotterdamse gemeentebestuur daarom voorgesteld om de oude passagiersterminal van de Holland Amerika Lijn



*Danssalon op de (derde) Statendam (Collectie Gemeentearchief Rotterdam)*

(HAL) nieuw leven in te blazen en daarmee weer een city-functie te geven.

Als het aan het Havenbedrijf ligt doet de cruisevaart over enkele jaren weer regelmatig Rotterdam aan. Reizen met oceaanreuzen raakt steeds meer in trek. Tien jaar geleden ging het nog om zo'n vier miljoen reizigers die voor deze exclusieve vorm van vakantiebesteding kozen. Vorig jaar boekten al zes miljoen passagiers een cruise en de verwachting



is dat rond de eeuwwisseling tien miljoen reizigers het ruime sop kiezen.

De exploitatie van luxe passagiersschepen kent een rijke historie. In zijn proefschrift *Dromen tussen Europa en de VS* beschrijft de kunsthistoricus Bram Cornelis desprookjesachtige inrichting van de passagiersschepen die tussen 1840 en 1940 over de oceaan voeren. Maatgevend voor de inrichting van de zeekastelen waren de hotels in de VS. Die waren toen niet

alleen veel groter dan in Europa, maar boden hun clientèle bovendien een mate van luxe en comfort die aan deze kant van de oceaan nog ongekend was.

Naarmate de omvang van de schepen toenam werden de verschillen in welstand steeds sterker geaccentueerd, onder andere door een indeling in klassen. Met een kaartje vierde klas kwam je weliswaar aan de overkant van de oceaan, maar wie het zich kon veroorloven reisde natuurlijk eerste klas in comfortabele hutten in het midden van het schip op het bovendek. Horden landverhuizers en seizoenarbeiders maakten de overtocht aanvankelijk op het tussendek en later ergens diep voor of achter in het kolossale schip. Na WOI werden de zeekastelen steeds vaker beschouwd als nationale paradepaardjes en als varende ambassadeurs van het land van herkomst. De interieurs weerspiegelden het prestige van de natie.

De Holland Amerika Lijn (HAL) is de bekendste Nederlandse rederij die op Amerika voer. De HAL opereerde vanuit Rotterdam en zette aanvankelijk heel veel landverhuizers - de basis van de exploitatie - over de grote plas. Maar in toenemende mate boekte menigeen voor zijn plezier een reis met schepen als de *Nieuw-Amsterdam*, de *Rotterdam* en de *Statendam*.

De Tweede Wereldoorlog betekende een gevoelige klap voor menige rederij. Een groot deel van de vloot haalde het einde van de oorlog niet en toen de verschrikking eenmaal voorbij was diende zich vrijwel onmiddellijk een nieuwe 'vijand' aan. In de ongelijke concurrentie met het vliegtuig moest het passagiersschip al snel zijn meerdere erkennen en veel rederijen moesten de vlag strijken.

De recente opbloei van de cruisevaart biedt gelukkig nieuwe perspectieven voor oceaanreuzen en ook voor de passagiersterminal van de HAL aan de Wilhelminakade. 'Toen wij uit Rotterdam vertrokken', zal na jaren eindelijk weer eens letterlijk genomen kunnen worden.

**Jan van den Noort**

verscheen eerder in *Port of Rotterdam Magazine* 33(augustus 1994) 4, 46-47 (Nederlandse, Engelse en Duitse versie)