

Reizen en schrijven door Noord-Nederlanders: een overzicht*

ANNA P.H. GEURTS

Travel and writing by Northern Netherlands: an overview

Contrary to received wisdom, evidence from egodocuments suggests that Northern Netherlands did not begin to travel more in the nineteenth century. Furthermore, the proportion of female travellers-writers remained small, those occupied at home hardly received any opportunities for travel, and the large majority outside the university-educated elite left little evidence of their travel experiences. These things only started to change around 1900. Meanwhile, the commercialisation of travel was not a nineteenth-century phenomenon, nor did journey timing and choice of destination standardise. Much of this can be explained by the fact that work remained a central travel motivation.

Er was een tijd, en die is nog niet zoo lang verstreken, dat onze landgenooten niet dan met weerzin den grond hunner geboorte, ook voor eene poos verlieten. De Nederlanders, die zich op reis begaven, hadden meest enkel de behartiging hunner belangen op het oog; uit vermaak reisde schier niemand. [...] Onder meer andere merkwaardige veranderingen, die er in de denkwijz der Natie sedert twintig jaren zijn voorgevallen, behoort dan ook de wederopwekking van den lust tot reizen, en het schijnt dat die lust van jaar tot jaar vermeerderd. Niet alleen jonge menschen, maar lieden van alle standen en rangen, wanneer zij den tijd en het geld slechts eenigzins kunnen uitsparen, worden, als de zomer komt, gedrongen, om een uitstapje naar eenig vreemd land te doen. [...] alles reist; alles reist uit vermaak [...] Voorheen sprak men van eene Duitsche reis, waartoe groote voorbereidselen vereischt werden, wanneer men eenige dagen aan het Benthemsche bad, of te Kleef had doorgebracht. Nu trekken Kooplieden met vrouw en kind over den Simplon, Predikanten bezoeken den Hartz, en Dichters zoeken nieuwe ingevingen op de toppen der Alpen.

Gerrit Moll, sterrenkundige, reiziger en verzamelaar van landkaarten, suggereerde in dit voorwoord bij het verslag van een andere reiziger dat Nederlanders rond 1830 reislustiger waren dan ooit tevoren.¹ Het typeert het beeld dat veel

* Ik dank J.W. Drukker, Jan Hein Furnée en een anonieme referent voor de kritische opmerkingen en literatuurverwijzingen die ik van hen ontving, en Joost H.M. Stassen voor weergave van de grafieken.

1 F.H.C. Drieling, *Aanteekeningen op eene reize naar Zwitserland en Lombardijen, in 1829* (Utrecht 1833) v-vi.

negentiende-eeuwse tijdgenoten hadden,² maar ook latere wetenschappers,³ van een ontwikkeling die zich in de reiscultuur van Noord-Nederlanders aan het voltrekken zou zijn. Dat beeld komt hier op neer dat in de loop der negentiende eeuw steeds meer Nederlanders zouden zijn gaan reizen en schrijven over hun reizen; dat deze reizigers uit steeds bredere lagen van de bevolking werden gerecrueteerd en ook vaker vrouwen waren, vergeleken met de adellijke jongelingen die volgens sommigen de eerdere reispraktijk domineerden met hun Grand Tour; dat hun motivatie verschoof van een utilitaire of zakelijke naar het reizen ter ontspanning en voor het plezier; dat hun reizen vercommercialiseerden en meer op elkaar gingen lijken; en dat deze verschoven naar verderaf gelegen plaatsen, en dan vooral naar de bergen. De negentiende eeuw, zo wordt vaak geredeneerd, was immers de eeuw van de stoomlocomotie, van post- en telegraafnetwerken, dalende prijzen, stijgende inkomens, industrialisering en exotisme, en van een groeiend aantal boeken en tijdschriften én een groeiend aantal lezers. Samenvattend wordt dan ook vaak gesteld dat het reizen in de negentiende eeuw 'moderniseerde', en ook wel dat het toen plaatsmaakte voor toerisme of zelfs massatoerisme.⁴

Dit artikel stelt een dergelijke modernisering ter discussie op basis van een kwantitatieve analyse van egodocumenten. Ik baseer mij hierbij in de eerste plaats op een verzameling van bijna 2700 teksten, geschreven door meer dan 1800 Noord-Nederlandse⁵ reizigers over ongeveer 6000 voornamelijk buiten-

2 Voor het negentiende-eeuwse Noord-Nederlandse beeld zie verder bijv. J. Geel, *Onderzoek en phantasie* (Leiden 1838) 7; de ironische kritiek en persiflages door B.T. Lublink Weddik in 'Staalkaart van zomertogtjes, of reistaafereelen voor vrienden van fantazij en gevoel', *Pandora, Lektuur voor den beschaafden stand* 3 (1840) 81-90, 155-167, 271-282; C. Busken Huet, *Van Napels naar Amsterdam. Italiaansche reis-aanteekeningen* (Amsterdam 1877) 6-9.

3 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 (red.), *Van ontspanning en inspanning. Aspecten van de geschiedenis van de vrije tijd* (Tilburg 1995) 1-11, aldaar 8-9; A. van der Woud, *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland* (Amsterdam 2006) 57, 335, 398; G. Verhoeven, *Anders reizen? Evoluties in vroegmoderne reiservaringen van Hollandse en Brabantse elites (1600-1750)* (Hilversum 2009) 15, 33-36, 343. Voor vergelijkbare uitspraken over reizigers uit andere Europese landen, zie o.a. W. Schivelbusch, *The railway journey. The industrialization of time and space in the 19th century* (Leamington Spa 1986) 197; P. Fässler, 'Reiseziel Schweiz', in: H. Bausinger, K. Beyrer en G. Korff (red.), *Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus* (München 1991) 243-248; M. Carnier en A. Gilleir (red.), *Een vrouw op reis. België anno 1828 volgens Johanna Schopenhauer* (Leuven 1998) 12-13; A. Gilroy, *Romantic geographies. Discourses of travel, 1775-1844* (Manchester 2000) 2; R. Harrington, 'The railway journey and the neuroses of modernity', in: R. Wrigley en G. Revell (red.), *Pathologies of travel* (Amsterdam 2000) 229-259, aldaar 230 en 245, en ook de inleiding, 3-4; A. Mihm, *Packend ... Eine Kulturgeschichte des Reisekoffers* (Marburg 2001) 50; S. Prickett, 'Circles and straight lines. Romantic versions of tourism', in: H. Berghoff et al. (red.), *The making of modern tourism* (Basingstoke 2002) 69-84; M. Anderson, *Women and the politics of travel, 1870-1914* (Maddison NJ 2006) 13-15; R. Hachtman, *Tourismus-Geschichte* (Göttingen 2007) 9, 115; M. Beaumont en M. Freeman (red.), *The railway and modernity* (Oxford 2007) 28. Zie steeds voor uitgebreidere verwijzingen mijn proefschrift 'Makeshift freedom seekers. Dutch travellers in Europe, 1815-1914' (ongepubliceerde dissertatie Universiteit van Oxford 2013).

4 Andere aspecten van deze moderniseringstheorie, zoals dat afstanden zouden zijn 'gekrompen' door de invoering van de trein, kunnen in dit artikel helaas niet aan bod komen.

5 Hier gedefinieerd als geboren of langdurig verblijvend in het gebied beslagen door het Koninkrijk der Nederlanden, met inbegrip van Oost- en West-Indië, in 1839.

landse reizen, gemaakt tussen 1500 en 1918.⁶ Veel van de hierin opgenomen personen lieten dus meerdere documenten na, die op hun beurt vaak verhaalden van meer dan één reis. Ook het omgekeerde is waar: sommige reizen werden in verschillende documenten beschreven, al dan niet door verschillende reizigers. Van ongeveer een derde deel van deze reizen is het beginjaar bekend, waarvan de helft (circa duizend) in de negentiende eeuw werd gemaakt. Ook is van ongeveer twee derde van de reizigers het geboortjaar geregistreerd, waarvan ook weer ongeveer de helft in de negentiende eeuw geboren werd.

Deze bronnen bieden dus een ruim venster op het reizen in de negentiende eeuw en daarvoor – maar onvermijdelijk ook op de praktijk rond het maken en bewaren van egodocumenten. De gebruikte verzameling, hoe omvangrijk ook, vormt immers slechts een deel van alle reis-egodocumenten die ooit geschreven zijn: het is onmogelijk vast te stellen hoeveel er in de afgelopen eeuwen zijn verdwenen, of bij mensen thuis nog worden bewaard. Bovendien is ze een fractie van alle egodocumenten die ooit geschreven hadden *kunnen* zijn over de reizen die Noord-Nederlanders maakten: veel tochten zullen ongedocumenteerd zijn gebleven. Desalniettemin bevat het corpus het grootste gedeelte van de in boekvorm gepubliceerde teksten, en daarnaast een aanzienlijk deel van de handschriften die uit deze periode bewaard zijn gebleven, veelal in institutionele of familiearchieven.⁷ Ondanks zijn evidente beperkingen biedt het voldoende substantie om de eerdergenoemde visie op de Noord-Nederlandse reiscultuur kritisch te toetsen en te problematiseren.⁸ De analyse zal daarnaast worden ondersteund door een aantal andersoortige bronnen en een selectie van nader bestudeerde egodocumenten.⁹

6 Deze verzameling werd aangelegd ten behoeve van mijn promotieonderzoek. Ik construeerde een relationele database op basis van de databank van H. de Valk en G. Schulte Nordholt, 'Repertorium van gedrukte egodocumenten, 1813-1914' (2004), www.historici.nl/onderzoek/projecten/egodocumenten; de lijsten van R. Lindeman, Y. Scherf en R.M. Dekker, *Egodocumenten van Noord-Nederlanders uit de zestiende tot begin negentiende eeuw* (Rotterdam 1993) en *Reisverslagen van Noord-Nederlanders uit de zestiende tot begin negentiende eeuw* (Rotterdam 1994) (hierin is het huidige Limburg ondervetgenwoordigd); A. Baggerman e.a., 'Repertorium van in handschrift overgeleverde egodocumenten van Nederlanders uit de negentiende eeuw' (1999), www.egodocument.net/repertorium.html; K. Snoek, 'Lijst van reisverhalen 1834-1844', *De Negentiende Eeuw* 2 (1978) 105-117; naspeuringen in Het Utrechts Archief en het Haags Gemeentearchief opdat negentiende-eeuwse manuscripten beter vertegenwoordigd zouden zijn; aanvullend bibliografisch onderzoek; en individuele stukken gevonden in de secundaire literatuur. Zie voor een uitgebreide verantwoording en beperkingen Geurts, 'Makeshift freedom seekers', hoofdstuk 2.1.

7 Reisverslagen in tijdschriften zijn minder systematisch opgenomen. Voor de vroege eeuwen werden alle openbare en enkele private bewaarplaatsen in Nederland doorzocht. Voor de negentiende eeuw is de verzameling minder volledig; waarschijnlijk enkele procenten van het totaal, zoals een steekproef in Het Utrechts Archief uitwees.

8 Systematische verkenningen van historische bronnen over Noord-Nederlandse reizigers betreffen tot dusverre bijna altijd eerdere perioden dan 1815-1914: A. Frank-van Westrienen, *De groote tour. Tekening van de educatiereis der Nederlanders in de zeventiende eeuw* (Amsterdam 1983); W.T.M. Frijhoff, 'Les voyageurs néerlandais en France du XVIIe au début du XIXe siècle', in: W.T.M. Frijhoff en O. Moorman van Kappen (red.), *Les Pays-Bas et la France* (Nijmegen 1993) 87-104; R.M. Dekker, 'Dutch travel journals from the sixteenth to the early nineteenth centuries', *Lias* 22 (1995) 277-300; Verhoeven, *Anders reizen*. Zie daarentegen H. Krabbendam, *Vrijheid in het verschiets. Nederlandse emigratie naar Amerika 1840-1940* (Hilversum 2006); P. Steringa, *Nederlanders op reis in Amerika 1812-1860* (Utrecht 1997).

9 M.n. 39 negentiende-eeuwse reizen: zie Geurts, 'Makeshift freedom seekers', appendix.

De reis-egodocumenten

Grofweg de helft van de bijna 2700 verzamelde stukken was oorspronkelijk bedoeld om slechts als handschrift te bestaan en hooguit onder bekenden te circuleren, ook al is van sommige later een editie verschenen. De andere helft werd al door de schrijver zelf uitgegeven en onder de aandacht van een breder publiek gebracht. Reis-egodocumenten beantwoordden dus zowel aan een behoorlijk deel van de marktvraag als aan een behoefte voor communicatie in kleine kring gedurende de vier eeuwen tussen de Middeleeuwen en de Eerste Wereldoorlog.¹⁰ Opmerkelijk is hoeveel amateurs, die dus niet aan hun reisverslagen hoefden te verdienen, over hun reizen schreven én publiceerden (dit laatste vooral in de eerste helft van de negentiende eeuw), en soms behoorlijk goed ook; en dat terwijl het gros van de reizigers weinig buitenissigs overkwam. In het bijzonder de negentiende-eeuwse bronnen stemmen dan ook niet overeen met de suggestie dat ‘een verhaallijn vol avontuurlijke en onalledaagse belevenissen [vaak] een vereiste [zou zijn] om voor publicatie in aanmerking te komen’.¹¹ Hoewel het maken van een meerdaagse reis voor de grote meerderheid van de bevolking in al deze eeuwen geen jaarlijkse gewoonte werd, moet het zeker vanaf de zeventiende eeuw, uit welke periode we een sterk toegenomen aantal reis-egodocumenten bezitten, als iets vrij gewoons hebben gegolden dat een stad- of landgenoot eens op reis ging – en ook weer veilig terugkwam.

Reis-egodocumenten vormden echter niet één enkel genre:¹² ze kwamen in vele soorten en maten, en vervulden verschillende functies. De verzameling bevat een lange reeks brontypen: geruststellende brieven over de gezondheids-toestand van de schrijver, gericht aan een specifiek familielid dat de brieven dan vaak voorlas aan de hele familie of zelfs het hele dorp; maar ook intieme dagboeken die dienden tot moreel-religieuze zelfkritiek of juist als uitlaatklep voor frustraties over het gedrag van anderen; dagboekjes die kinderen bijhielden als onderdeel van hun morele of geografische opvoeding, vaak onder begeleiding van hun ouders; lijsten van geëvalueerde bezienswaardigheden en slaap- en eetgelegenheden; meerbandige literaire brievenreeksen aan een denkbeeldige vriend over de toestand van de bezochte streken; pamfletten over een bekering of bedevaart; lezingen voor meer of minder geleerde genootschappen; verhalen over iemands beroepsmatige activiteiten, afgewisseld met mini-essays over

10 Zie voor deze twee verschillende behoeftes K. Boschma, *Reizen in Napoleons tijd* (Abcoude 1992) 11; D. van Lente, ‘Druckpersen, papiermachines en lezerspubliek’, in: Th. Bijvoet e.a. (red.), *Bladeren in andermans hoofd* (Nijmegen 1996) 246–263, aldaar 250; J. van Eijnatten, ‘Paratexts, book reviews, and Dutch literary publicity. Translations from German into Dutch, 1760–1796’, *Wolfenbütteler Notizen zur Buchgeschichte* 25 (2000) 95–127, aldaar tabel 1; J. Kloek en W. Mijnhardt, 1800: *Blawdrukken voor een samenleving* (Den Haag 2001) 85, 91, 101; B. de Vries, *Een stad vol lezers. Leescultuur in Haarlem 1850–1920* (Nijmegen 2011) 473.

11 Verhoeven, *Anders reizen*, 41.

12 Wat het wel genoemd is door o.a. H. Schulz-Forberg (red.), *Unravelling civilisation. European travel and travel writing* (Brussel 2005) 13, 30–33.

de geschiedenis, industrie of het onderwijs ter plaatse; adviezen voor toekomstige reizigers; levensgeschiedenissen met wijze lessen voor de kinderen van de schrijver, waarin nu en dan een reis de revue passeert; artikelen waarin archeologische, economische, landbouwkundige of andere nuttige gegevens worden vermeld, aan elkaar gebreed door de lotgevallen van de onderzoeker op reis; en overpeinzingen van voormalig soldaten over de juistheid van oorlogen die ze lang geleden voerden. Vaak gingen egodocumenten bovendien vergezeld van aanhangsels als boodschappenlijstjes, rekeningen, programma's of kasboeken.

De variatie in lengte is ook enorm. Gemiddeld tellen de egodocumenten in de gehele verzameling ongeveer vijftigduizend woorden. Dit geldt voor zowel manuscripten als gedrukte exemplaren. Sommige reizen pasten echter op enkele losse velletjes papier, terwijl andere een plaats vonden in de volumineuze autobiografieën van mensen als Willem de Clercq. Deze langere werken werden zoals te verwachten alleen door de elite geschreven, maar bij de beknopte documenten is de sociale variatie onder de schrijvers groot. Die meer beknopte documenten zijn dan wel weer alleen aan te treffen in handschrift. Uitgevers hanteerden blijkbaar bepaalde conventionele lengtestandaards. De standaard hing uiteraard samen met het genre waar een tekst toe behoorde. Meerdere van de hierboven genoemde genres werden weliswaar aan de pers toevertrouwd, maar het aantal voor publicatie acceptabele vormen was toch minder dan dat voor handschriften.

Minder variatie bieden de talen waarin reis-egodocumenten werden opgesteld. In de zeventiende en achttiende eeuw was al twee derde in het Nederlands geschreven. Andere veelgebezigde talen waren echter het Frans en Latijn en in mindere mate het Italiaans, Duits, Spaans, Engels en Grieks. In de negentiende eeuw werden deze talen grotendeels verdrongen. Tegen het einde van de eeuw manifesteerde zich een bijna volledige nationale integratie op taalgebied in de reisschrijverij: bijna iedereen gebruikte het Nederlands.

Een ander patroon valt te ontdekken in de tegenstelling tussen egodocumenten die tijdens een reis werden geschreven, en egodocumenten die terugblikten op een reis. De eerste soort lijkt naar verhouding vaker geschreven in families waar men ging studeren; de tweede soort door mensen met alleen een lagere of eventueel middelbare opleiding.¹³ Het schrijven, of dicteren, van een tekst over jezelf vereiste immers de tijd en ruimte om eens rustig te gaan zitten. Ook betekende het een investering in pennen of potloden, papier, (zelfgemaakte) inkt en eventueel verzending per post.¹⁴ Belangrijker nog: er moest om te beginnen een behoefte bestaan aan een dergelijke tekst van weinig praktisch nut. En ook deze behoefte sprak niet vanzelf. De Britse dienstbode Hannah Cullwick, van wie bij wijze van hoge uitzondering een serie dagboeken bewaard is gebleven, hechte zelf weinig waarde aan haar schrijven. De man die haar partner en tegelijkertijd haar meester was, had haar opdracht gegeven tot deze dagboe-

¹³ Dit patroon wordt ook genoemd door Dekker, 'Dutch travel journals', 287.

¹⁴ Zie voor de duurte van postverzending H. Knippenberg en B. de Pater, *De eenwording van Nederland* (Nijmegen 1990) 63.

ken, maar zodra ze haar onafhankelijkheid van hem veroverde, stopte ze met schrijven.¹⁵ Uit de Nederlandse negentiende eeuw heb ik tot nu toe dan ook geen enkel dienstbodendagboek gevonden. Cullwicks gebrek aan aandrang om te schrijven toont ook aan dat het dagboek, dat vaak wordt beschouwd als een vrijwillig, individueel en privé-genre bij uitstek dat zelfs een kern van verzet in zich draagt, in werkelijkheid niet altijd aan dit beeld voldeed.¹⁶

Voor veel mensen met alleen een lagereschoolopleiding kwamen de tijd en de zin om te schrijven pas op latere leeftijd. Dán schreven zij hun autobiografieën en memoires. In deze genres stelden zij hun reizen in het licht van een heel leven. Voor de elite daarentegen was schrijven een dagelijkse bezigheid. In de achttiende eeuw begonnen zij egodocumenten te gebruiken ter zelfreflectie, of om hun gevoelens dáárin te uiten in plaats van deze op andere manieren te kanaliseren.¹⁷ Dit leidde tot vele reisbrieven en -dagboeken waarin de gebeurtenissen van datzelfde uur of diezelfde dag nog werden beschreven, en tot uitgebreide notities waarop thuis gedetailleerde verslagen konden worden gebaseerd. Niettegenstaande deze globale sociale ongelijkheid werden contemporaine genres toch ook gebezigd door hen die buiten de elite stonden. Zij verstuurden bijvoorbeeld weleens een geruststellende bevestiging van hun welbevinden naar huis.

Schrijvende reizigers: een uitstervend ras?

De voor dit artikel bestudeerde verzameling biedt aanwijzingen over hoe de Noord-Nederlandse reis- en schrijflust zich in de loop der eeuwen heeft ontwikkeld. Het schrijven over eigen reizen lijkt al een vlucht te hebben genomen rond het midden van de zeventiende eeuw, en opnieuw in de jaren 1770 en 1780.¹⁸ Deze trend in het corpus zet echter verrassend genoeg niet door voor de negentiende eeuw. Grafiek 1 zet het aantal dateerbare reizen in de overgeleverde verslagen af tegen de omvang van de bevolking.¹⁹ Het resultaat is beduidend anders dan de moderniseringstheorie betoogt die ik in de inleiding

15 L. Stanley (red.), *The diaries of Hannah Cullwick, Victorian maid-servant* (Londen 1984).

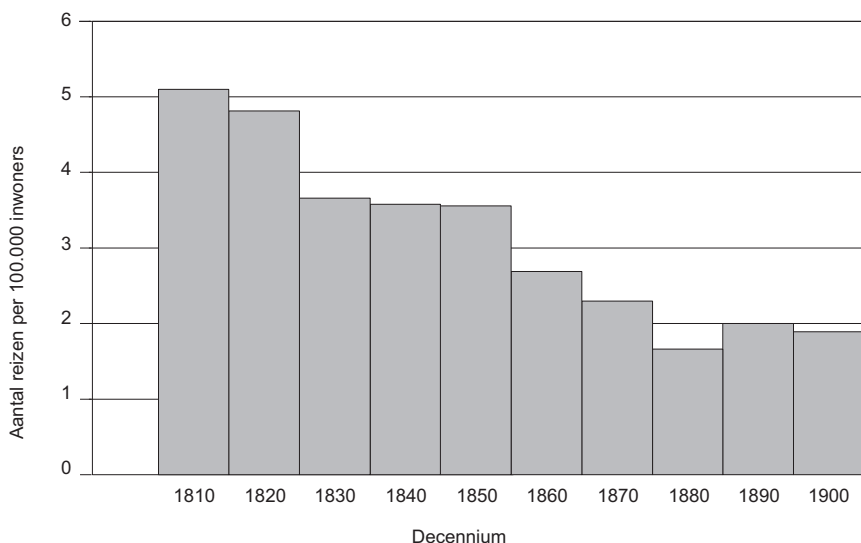
16 Een ander beroemd voorbeeld is R.M. Dekker, A. Baggerman en J. Blaak (red.), *Het dagboek van Otto van Eck (1791-1797)* (Hilversum 1998).

17 R.R. Wuthenow, *Die erfahrene Welt. Europäische Reiseliteratur im Zeitalter der Aufklärung* (Frankfurt am Main 1980) 15-39; R.M. Dekker, *Uit de schaduw in 't grote licht. Kinderen in egodocumenten van de Gouden Eeuw tot de Romantiek* (Amsterdam 1995) 23-29, 99, 178-222.

18 Gebaseerd op het aantal gedocumenteerde reizen per hoofd van de bevolking, wat een ietwat anders resultaat biedt dan de meer gebruikelijke telling van het aantal reis-egodocumenten, als in Dekker, 'Dutch travel journals', 280. Zie Geurts, 'Makeshift freedom seekers', hoofdstuk 2.3.

19 Bevolkingsomvang geïnterpoleerd naar A. Maddison, 'Historical statistics of the world economy: 1-2008 AD' (2010) www.ggdc.net/maddison/oriindex.htm en gecontroleerd m.b.v. J.-P. Smits, E. Horlings en J.L. van Zanden, 'Dutch GNP and its components, 1800-1913' (Groningen 2000) 109-111, nationalaccounts.niwi.knaw.nl/start.htm; Th. Engelen, *Van 2 naar 16 miljoen mensen. Demografie van Nederland, 1800 - nu* (Amsterdam 2009) 11-13; alle uiteindelijk gebaseerd op de Nederlandse Volkstellingen vanaf 1795.

Grafiek 1 Aantal dateerbare reizen in de verzameling per hoofd van de bevolking, naar decennium waarin de reis aanving, 1811-1910 (n=1015)



uiteenzette.²⁰ In plaats van te stijgen, laat het aantal gedocumenteerde reizen in de loop van de negentiende eeuw een opmerkelijke daling zien.

Natuurlijk kunnen we op basis van deze verzameling geen harde uitspraken doen over een afname dan wel toename in het totale aantal egodocumenten dat over reizen werd geschreven. Aan de andere kant: in de overleveringsketen van een document bestaat bij elke schakel de kans dat het verloren gaat. Wat we het historische ‘bronnenverval’ zouden kunnen noemen, is dus inherent exponentieel. Elke consequente verzameling bronnen over een langere periode vertoont daardoor een onderliggende exponentiële groei. Dit suggereert dat er sterke historische veranderingen moeten hebben plaatsgevonden in de negentiende eeuw om de daling die we hier zien te kunnen verklaren.

De belangrijkste ontwikkeling die een verklaring zou kunnen bieden is een sociaal-demografische. In de negentiende eeuw groeide de Noord-Nederlandse bevolking van twee naar vijf miljoen personen. Het aantal egodocument-schrijvende reizigers groeide, afgaande op de nog bestaande teksten, echter niet even hard mee. Alle reden om hen eens nader onder de loep te nemen.

²⁰ Volgens sommige onderzoekers waren enkele van de genoemde ‘modernisering’ al voltooid vóór 1800: Frijhoff, ‘*Voyageurs néerlandais*’, 97; Dekker, ‘*Dutch travel journals*’, 295 (die Kleef los van Duitsland beschouwt); Z. Kinsley, *Women writing the home tour, 1682-1812* (Aldershot 2008) 1-18; Verhoeven, *Anders reizen*, 103. Aan de andere kant werden volgens A. Hessels zowel Frankrijk als Duitsland pas populair na 1900: *Vakantie en vakantiebesteding sinds de eeuwwisseling* (Assen 1973) 115. In sommige van deze gevallen hebben we waarschijnlijk te maken met een golfbeweging.

De reizigers: de elite en 'de rest'

De negentiende-eeuwse Noord-Nederlandse samenleving kan op allerlei manieren onderverdeeld worden, bijvoorbeeld op basis van besteedbaar bezit, (vaderlijk) beroep, lidmaatschap van een staatsrechtelijke stand zoals de adel, belastingafdracht en daaraan verbonden politieke participatie, of economische klasse, gedefinieerd door iemands toegang tot productiemiddelen.²¹ Voor de negentiende-eeuwse reisgeschiedenis is om te beginnen de volgende tweedeling van belang, die hierboven al even werd gebruikt. Een klein deel van de maatschappij onderscheidde zichzelf namelijk als de 'ontwikkelden', of de 'gegoede', 'beschaafde', 'fatsoenlijke' of 'deftige stand'.²²

Deze elite deelde in het algemeen een zekere financiële armslag, bepaalde beroepen en lidmaatschappen, een corpus aan kennis, bepaalde gewoontes en ethische en esthetische grondbeginselen, en in de eerste helft van de eeuw ook meestal het protestantse geloof.²³ Dergelijke parameters bepaalden de toelating van jongens tot een universitaire studie. In de universitaire gemeenschap werden deze eigenschappen vervolgens verder gecultiveerd in elitaire richting. Ervaring als student gold dan ook omgekeerd weer als criterium voor mannen om tot de elite te worden gerekend. Dat blijkt wel uit de onzekerheid en frustratie van Everhard Potgieter wiens familie geen studie kon betalen.²⁴ Ik zou daarom dit opleidingscriterium voor willen stellen als één van de helderste middelen ter onderscheiding van deze reis- en schrijfelite. De universiteit verbond jongens en mannen uit zowat heel het land en creëerde zo een gezamenlijke subcultuur en ook een sociaal netwerk.²⁵ Vrouwen moesten deels hun eigen netwerken smeden, maar door middel van familie, genootschappen, lezen en schrijven deelden ze toch ook in de subcultuur van hun mannelijke familieleden, al was het dan soms in de marge.

21 Zie voor enkele hiervan H. Ruitenbeek, *Kijkcijfers. De Amsterdamse Schouwburg 1814-1841* (Hilversum 2002) 112-113; J.H. Furnée, *Plaatsen van beschaafd vertier. Standsbesef en stedelijke cultuur in Den Haag, 1850-1890* (Amsterdam 2012) 19, 47-48.

22 Deze en volgende benamingen zijn alle afkomstig uit de bestudeerde egodocumenten. Deze bevestigen de ervaring van een tweedeling in de negentiende eeuw, hoewel zoals gezegd voornamelijk vanuit het standpunt van de elite. Zie ook bijv. 'Burgerstand', *Woordenboek der Nederlandsche Taal* (editie van 1902); I.J. Brugmans, *Paardenkracht en mensenmacht. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland, 1795-1940* (Den Haag 1969) 190-198; P. van Rooden, *Religieuze regimes. Over godsdienst en maatschappij in Nederland, 1570-1990* (Amsterdam 1996) 32, 40, 115, 146, 189-190; R. Aerts, *De letterheren. Liberale cultuur in de negentiende eeuw* (Amsterdam 1997) 377; M.J. Wintle, *An economic and social history of The Netherlands, 1800-1920* (Cambridge 2000) 299-312; J. Kloek en K. Tilmans, 'Introductie', in: J. Kloek en K. Tilmans (red.), *Burger. Geschiedenis van een begrip* (Amsterdam 2002) 1-17; R. van der Laarse, 'Burgers als buitenlui', *Groniek* 40 (2007) 7-38, aldaar 33-38; E. Kloek, *Vrouw des huizes. Een cultuurgeschiedenis van de Hollandse huisvrouw* (Amsterdam 2009) 154-155.

23 In het tijdperk van de Verzuiling kwamen protestantse en katholieke elite bij elkaar over de vloer: J.H. Kuyper, levensbericht 'H.S.S. Kuyper', *Jaarboek van de Maatschappij der Nederlandse Letterkunde* (Leiden 1935) 153.

24 Aerts, *Letterheren*, 44-46.

25 Zie bijv. P.A.J. Caljé, *De veranderende academie. Studenten en hun cultuur, de universiteiten en de samenleving in Groningen in de negentiende eeuw* (Hilversum 2007).

Deze door tijdgenoten onderscheiden ‘beschaafde stand’ wordt door veel historici aangeduid als de ‘grote’ of ‘hoge burgerij’. Maar hun netwerk en subcultuur werden net zo goed gedeeld door de aristocratie, dus door adel en (voormalige) regentengeslachten. Hoewel meer fijngegradeerde sociale hiërarchieën zeker ook een rol speelden in de vorming van sociale netwerken en in ruimtelijke ordeningen zoals de spreekwoordelijke verdeling van zitplaatsen in de kerk,²⁶ onthult een hiërarchie op zichzelf slechts iets over het relatieve respect dat iemand toekwam. Van belang zijn ook de idealen en gewoontes van de verschillende sociale groepen. En zowel op het gebied van reizen als van het schrijven van egodocumenten blijkt deze universitaire elite een grote mate van eenheid te vertonen. Hoewel er zeker interne variatie bestond, bijvoorbeeld in hoe vaak iemand zich een reis kon veroorloven en ook in een gedeelte van de geprefereerde activiteiten, deelde zij toch de relatief grote vanzelfsprekendheid waarmee zij op reis gingen en de locaties waar zij bijvoorbeeld at of overnachtte, en ook hoe zij hierover schreef. Naast deze culturele eenheid waren tevens de sociale contacten binnen de Nederlandse en ook de Europese elite relevant voor de ervaring van het reizen, bijvoorbeeld bij de keuze voor bepaalde reiscompagnons of bezoekadressen te plaatse.

De rest van de bevolking – van dienstbode en winkelier tot boer of scheepstimmerknecht – vormde uiteraard geen sociale of culturele eenheid, hoewel ze door de elite geregeld werd samengevat als ‘gemeene lieden’ of het ‘volk’. Maar omdat deze grote groep zozeer in de minderheid was onder de reisschrijvers en op dat gebied wel degelijk een aantal kenmerken deelde, hoop ik haar voor de beperkte doelen van een prosopografie van reisschrijvers, toch te mogen aanduiden als de ‘niet-elite’.

De elite maakte maar een klein deel van de bevolking uit.²⁷ En toch was de meerderheid van de reizigers-schrijvers altijd hieruit afkomstig geweest. Dit feit veranderde niet in de negentiende eeuw. Terwijl de Nederlandse economie groeide, nam de ongelijkheid in rijkdom en ook gezondheid alleen maar toe: een internationaal fenomeen dat bekend staat als de *early industrial growth puzzle*. Dit proces keerde pas om in de laatste decennia van de eeuw.²⁸

²⁶ Zie bijv. Ruitenbeek, *Kijkcijfers*, 114-124; E. Kloek, *Vrouw des huizes*, 155; Furnée, *Plaatsen van beschaafd vertier*.

²⁷ Volgens Kloek, maakte de ‘beschaafde stand’ vijftien procent van de bevolking uit: *Vrouw des huizes*, 154. O.W.A. Boonstra en K. Mandemakers komen tot drie procent voor het aandeel van de ‘grote burgerij’ (inclusief de aristocratie) tot de beroepsbevolking, waarbij ze mogelijkserwijs vrouwen niet in elke groep meetellen: “Ieder is het kind zijner eigene werken”. Sociale stratificatie en mobiliteit in Nederland in de achttiende en negentiende eeuw, in: J. Dronkers en W.C. Ultee (red.), *Verschuivende ongelijkheid in Nederland* (Assen 1995) 125-141, aldaar 132. Dit laatste percentage valt goed te rijmen met de studentenaantallen genoemd door K. Wingelaar, *Studeren in de negentiende eeuw* (Utrecht 1989) 60-61.

²⁸ H. de Beer, ‘Observations on the history of Dutch physical stature from the late Middle Ages to the present’, *Economics and Human Biology* 2 (2004) 45-55; Ş. Pamuk en J.L. van Zanden, ‘Standards of living’, in: S. Broadberry en K. O’Rourke (red.), *The Cambridge economic history of modern Europe* (Cambridge 2010) I, 217-334. Volgens Boonstra en Mandemakers duurde het zelfs de gehele eeuw: ‘Ieder is het kind’; maar volgens Wintle, aan de andere kant, veel korter: *Economic and social history*, 71-73.

Heel veel 'gemeene lieden' reisden weliswaar voor hun werk: als vissers, zee-lieden, soldaten(vrouwen), marskramers, meiden en knechten voor in huis en in de landbouw, kermisklanten en seizoensarbeiders.²⁹ En rond 1900 begonnen vrouwen en mannen wier werk aan huis gebonden was ook uitjes te maken, ditmaal zelfs voor hun plezier. Maar hen ontbrak het meestal nog aan de tijd, het geld en soms de behoefte³⁰ om deze uitjes tot meerdere dagen te rekken.³¹ In Neel Doffs sleutelroman *Keetje* vormen Keetje Oldema's vier dagen op de bollenvelden om van een levensbedreigende ziekte te herstellen een grote uitzondering op haar stads en hardwerkend bestaan.³² Vaak wordt ervan uitgegaan dat dit met de komst van de spoorwegen in het midden van de eeuw moet zijn veranderd. Een treinreis bleef voor velen echter een dure grap (Keetje reist rond 1870 nog per trekschuit).³³ En de fiets, die in de jaren 1890 betaalbaarder werd, kon door de minder welvarenden toch alleen nog maar voor het werk worden aangeschaft, of anders tweedehands, maar zelfs dan werd hij alleen gebruikt voor een rondje in de directe omgeving.³⁴

Of het nu deze lokale tochtjes betreft of de langere, verdere, werkgerelateerde reizen: bijbehorende egodocumenten zijn moeilijk te vinden. Zoals al eerder opgemerkt hadden mensen buiten de elite, zeker tijdens hun werkende leven, minder gelegenheid en misschien ook minder zin om te schrijven. Hoewel de alfabetiseringsgraad in Nederland relatief hoog was, bleef de geletterdheid bovendien vaak basaal.³⁵ Het schrijven van een enigszins uitgebreide tekst overtrof de capaciteiten van velen, zeker aan het begin van de negentiende eeuw. Het behoud van egodocumenten was ook onzekerder in niet-elitaire families, die kleiner en minder stabiel gehuisvest waren.³⁶ Bovendien waren instanties lange tijd minder geïnteresseerd in het opnemen van hun archieven. En omdat de betreffende documenten ook nog eens vaak retrospectief van aard waren, zijn de passages daarbinnen die over een reis handelen waarschijnlijk meestal niet in inventarissen opgenomen.

29 Binnen Nederland: H. Bras, *Zeeuwse meiden. Dienen in de levensloop van vrouwen, ca. 1850-1950* (Utrecht 2002); Engelen, *Van 2 naar 16 miljoen*, 135-137. En internationaal: Frijhoff, 'Voyageurs néerlandais', 91, 94; J. Lucassen en R. Penninx, *Newcomers. Immigrants and their descendants in the Netherlands 1550-1995* (Amsterdam 1997) 49-54; S. Bieri en N. Gerodetti, "Falling women" – "saving angels". Spaces of contested mobility and the production of gender and sexualities within early twentieth-century train stations', *Social and Cultural Geography* 8 (2007) 217-234; Engelen, *Van 2 naar 16 miljoen*, 126-127.

30 Bijvoorbeeld G.J. Ligthart, *In Zweden* (Groningen 1924).

31 W. Crouwel en J. van de Wouw (red.), *Weg wezen. Recreatie vroeger, nu en straks* (Amsterdam [1969]) 17-63; Hessels, *Vakantie en vakantiebesteding*, 67-103, 128-130; Smits, Horlings en Van Zanden, 'Dutch GNP', 20-24 en 53-54 (dit lijkt gebaseerd op onderzoek van A. Vermaas); S. Barton, *Working-class organisations and popular tourism, 1840-1970* (Manchester 2005).

32 N. Doff, *Keetje* (Parijs 1919), bewerkt door W. Zaal tot *Keetje Tippel* (Amsterdam 1974) 23-28.

33 Knippenberg en De Pater, *Eenwording van Nederland*, 58; H.W. Lintsen e.a. (red.), *Geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving, 1800-1890* (Zutphen 1992-1995) II, 141.

34 L. de Vries en I. van Amstel (red.), *De dolle entree van automobiel en velocipee* (Bussum 1983) 47, 60, 90-91, 117, 119 en 129.

35 Knippenberg en De Pater, *Eenwording van Nederland*, 174.

36 Eerder opgemerkt in Dekker, 'Dutch travel accounts', 288.

Omdat deze niet-elite sterk groeide gedurende het overgrote deel van de negentiende eeuw, en de universiteitsgaande families niet meegroeiden,³⁷ daalde daarmee dus waarschijnlijk zowel het relatieve aantal meerdaagse reizen als het relatieve aantal egodocumenten – en vooral *bewaarde* egodocumenten. Pas tegen de eeuwwisseling keerde deze demografische ontwikkeling. Toen kregen dan ook, zoals grafiek 1 tenminste suggereert, meer Nederlanders de kans een reis te rapporteren, hoewel zij niet altijd nieuwe elitairen zullen zijn geweest en deze reis ook geregeld een migratie vanwege bijvoorbeeld de landbouwcrisis geweest kan zijn.³⁸

Het is natuurlijk nog de vraag in welke verhouding de getoonde daling uiteenvalt in een relatieve vermindering van het reizen, van het bijhouden van egodocumenten, en van het bewaren van zulke stukken. De vermindering geldt hoe dan ook zowel voor gedrukte als voor niet voor publicatie bedoelde documenten. Hoewel er uiteraard in elk van de twee categorieën onafhankelijke factoren een rol kunnen hebben gespeeld (zoals een verzadiging van de markt voor reisverhalen, bijvoorbeeld door de opkomst van de reisgids; de afschaf van het dagbladzegel in 1869 die het accent van reispublicaties wellicht verschoof naar periodieken; of een selectief aanwinstbeleid van archiefdiensten) roepen ze samen toch een beeld op van een daadwerkelijke afname in de hoeveelheid Noord-Nederlandse reisschrijverij. Daarnaast doen ook steekproeven uit de *Catalogus Epistolarum Neerlandicarum* en de gecombineerde databank van Archieven.nl vermoeden dat de reisschrijfactiviteit afnam.³⁹

Verder vertonen reis-egodocumenten een lichte daling in de negentiende eeuw ten opzichte van andere egodocumenten. Tot slot bevestigen ook enkele buitenlandse gastenboeken en toeristische statistieken dat er wel eens een golfbeweging zou kunnen hebben plaatsgevonden in het reizen zelf van Noord-Nederlanders, in ieder geval ten opzichte van reizigers uit andere West-Europese landen; een golfbeweging die samenhangt met de relatieve welvaart van de landen en de verdeling van die welvaart over hun bevolking.⁴⁰

37 H. van Dijk, *Rotterdam 1810-1880. Aspecten van een stedelijke samenleving* (Schiedam 1976); Wingelaar, *Studeren in de negentiende eeuw*, 60-61; De Vries, *Stad vol lezers*, 406-411; P.A.J. Caljé, 'Groningse studentenaantallen in de negentiende eeuw', 23, www.verloren.nl/file/6899/calje%20studenten.pdf (geraadpleegd op 23 juli 2012). De daar genoemde studentenaantallen slaan voornamelijk op Nederlanders want de internationale uitwisseling was verwaarloosbaar: Wingelaar, *Studeren in de negentiende eeuw*, 64-65.

38 Engelen, *Van 2 naar 16 miljoen*, 126-127.

39 Koninklijke Bibliotheek, *Catalogus Epistolarum Neerlandicarum*, picarta.pica.nl (geraadpleegd op 17 september en 6 oktober 2010); www.archieven.nl (geraadpleegd op 6 oktober 2010). Voor details, zie Geurts, 'Makeshift freedom seekers', hoofdstuk 2.3.

40 M.A. Perk, *Uit Opper-Italië* (Schiedam 1864) 216; W.H. Vormann, *Aus den Fremdenbüchern von Rigi-Kulm* (Bern 1883) 28; F.W. Ogilvie, *The tourist movement* (Londen 1933) 81, 186, 191; A. Schärli, *Höhepunkt des schweizerischen Tourismus in der Zeit der 'Belle Epoque'* (Bern 1984) 18.

De reizigers: werkkring

Maar het lidmaatschap van de universitaire elite was niet de enige factor die bepaalde of en hoe men op reis ging en daarover schreef. Een tweede reeks netwerken en gewoontes die voor de reispraktijk verschillend uitpakten, werd bepaald door iemands dagelijkse werkomgeving. De resulterende sociale kringen waren minder hiërarchisch geordend dan het onderscheid tussen de gestudeerde elite en de rest, maar in beide gevallen poog ik daadwerkelijk beleefde gemeenschappen te onderscheiden en niet een stratificatie te ontwerpen.⁴¹ Deze kringen waren dus netwerken van mensen die elkaar geregeld zagen of schreven, en die bovendien hun dagelijkse activiteiten gemeen hadden of naar eenzelfde doel streefden, vaak aan dezelfde instelling, of hun levensonderhoud hier nu mee gemoeid was of niet, zoals bij liefdadigheidswerk. De leden van een beroeps- of bezigheidscirkel deelden daardoor de plaatsen waar ze kwamen, de tijden van bedrijvigheid, hun gewoontes, kennis en vaardigheden. Het leger en het basisonderwijs, om twee voorbeelden te noemen, vormden allebei een tastbare wereld voor hun deelnemers. Deze tastbare wereld strekte zich bovendien uit over de staatsgrenzen. Reizigers participeerden thuis in diverse sociale kringen, maar zetten deze deelname ook buiten hun woonstede voort. Daar vonden ze namelijk in de meeste plaatsen gemakkelijk aansluiting bij mensen met gelijksoortige bezigheden. Gedeelde interesses en expertises hielpen reizigers soms zelfs over de elite-barrière heen.⁴²

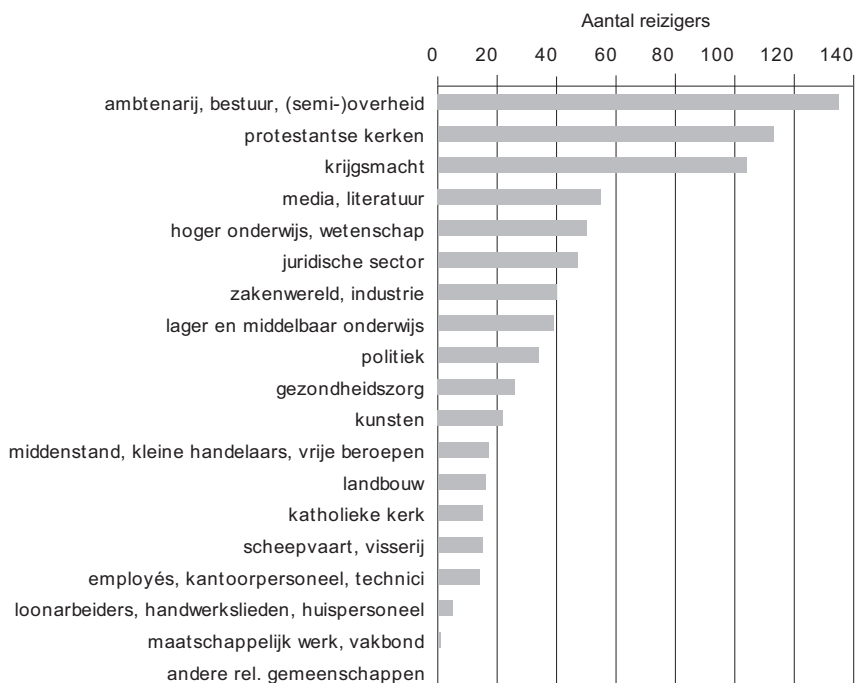
Grafiek 2a toont een overzicht van de normale bezigheden van negentiende-eeuwse schrijvende reizigers.⁴³ De drie meest prominente groepen hadden al sinds het eind van de zeventiende eeuw een relatief groot aandeel gehad: de overheid, de strijdkrachten en de Nederlandse Hervormde Kerk en andere protestantse kerken. Vanaf de achttiende eeuw voegden zich hier in toenemende mate wetenschappelijk onderzoekers en docenten bij. Beroepsschrijvers en leraren en wellicht ook leerlingen in het primair en secundair onderwijs begonnen meer reizen te documenteren in de loop van de negentiende eeuw. Juristen en grote ondernemers, eerder zeer aanwezig, hadden ondertussen wat aan belang ingeboet. Alles bij elkaar genomen begon een steeds groter aantal sociale kringen reis-egodocumenten achter te laten. Ondanks deze groeiende diversiteit bleven reis-egodocumenten echter overwegend een zaak van een beperkt aantal sociale kringen. Dat sommige cirkels zo overheersten hangt samen met

41 Hierin volg ik bijv. M. Prak, 'Sociale geschiedschrijving van Nederlands Ancien Régime', *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis* 14 (1988) 133-159, aldaar 143-148; A. Vickery, *The gentleman's daughter. Women's lives in Georgian England* (New Haven 1998) 13-14; K. Gleadle, *Borderline citizens. Women, gender, and political culture in Britain, 1815-1867* (Oxford 2009) 21.

42 Dit is te vinden in de nader bestudeerde egodocumenten, bijv. G.E.W. van Hille, 'Op en om Ithaka', *De Gids* 66 (1902) 275-303, aldaar 294-298, 300-301. Zie ook Frijhoff, 'Voyageurs néerlandais', 95.

43 Beroeps- en bezigheidskringen kunnen op vele manieren gecategoriseerd worden. Ik gebruik de indeling van De Valk en Schulte Nordholt in hun 'Repertorium van gedrukte egodocumenten'. Enigszins problematisch is o.a. dat huisvrouwen hierin geen eigen categorie hebben, en dat zeer verschillende soorten loonarbeid samengevoegd zijn.

Grafiek 2a Aantal reizigers in de verzameling, geboren 1751-1850, naar werkkring (n=748)

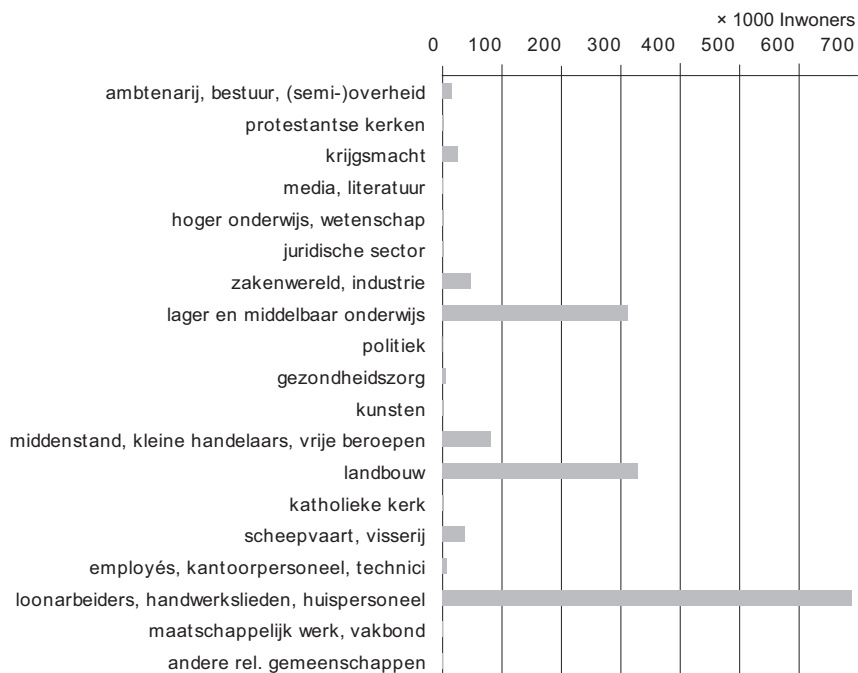


het eerder besproken verschil tussen de elite en de rest. Hoewel alle kringen in principe mensen uit beide sociale groepen konden bevatten, bewogen veel universitair opgeleide mannen zich in bovengenoemde cirkels.

Grafiek 2b laat zien hoe de Nederlandse samenleving van het jaar 1849 in haar geheel op deze manier onderverdeeld zou kunnen worden.⁴⁴ Hoewel er aan de gegevens in grafiek 2 haken en ogen zitten, mag uit een vergelijking toch blijken hoezeer boeren, loonarbeiders en zelfstandige ambachtslieden ondervertegenwoordigd waren onder reisschrijvers. Ook typisch ‘moderne’ beroepen zoals dat van kantoorbediende en verkoopmedewerker brachten geen verandering in de dominantie van een klein aantal groepen. Zij schaarden zich

⁴⁴ Hier wordt noodgedwongen een langere tijdsperiode met een momentopname vergeleken. De momentopname is een compilatie naar De Valk en Schulte Nordholt van de Volkestelling uit 1849, Deel 7 (*Algemeen overzicht*), Derde gedeelte ('Indeeling der bevolking des Rijks naar de beroepen'), www.volkstellingen.nl (geraadpleegd op 22 augustus 2013). Deze kende aan de meeste inwoners slechts één bezigheid toe, en aan huisvrouwen e.d. geen. Scholieren vormen wel een grote groep. De structuur die hier getoond wordt, veranderde niet aanmerkelijk tot ca. 1875, behalve in delen van de dienstensector zoals het onderwijs, de zorg en de financiële wereld: E.H. Kossmann, *The Low Countries 1780-1940* (Oxford 1978) 265; Smits, Horlings en Van Zanden, 'Dutch GNP', 113.

Grafiek 2b Omvang van elke kring in Nederland in 1849



onder bestaande groepen lager opgeleide, minvermogende werknemers.⁴⁵ Maar niet alleen waren deze groepen laag opgeleid en uitgesloten van de elitecultuur; zij werden door hun dagelijkse bezigheden ook aan hun werkplaats gebonden. Naast het onderscheid naar opleiding, toont deze vergelijking daarom het belang aan van de gelegenheid of noodzaak die mensen hadden om te reizen. Een dergelijke gelegenheid of noodzaak werd meestal gecreëerd door hun werk. Als er op een eigen bedrijf moest worden gepast, de koeien moesten worden gemolken, of de baas zes dagen in de week begroet, dan kon men nog zoveel verdienen en zelfs gestudeerd hebben, maar een reis zat er niet in. Ditzelfde principe beperkte dus ook bijvoorbeeld een rector magnificus in zijn bewegingsvrijheid, die tot zijn spijt gebonden was aan de academische zomervakanties voor zijn reizen.⁴⁶

⁴⁵ Wintle, *Economic and social history*, 299-312.

⁴⁶ C.J. van Assen (Leiden), 1830: W. van den Berg (red.), *J. Bake. Reisbrieven* (Amsterdam 1986) 113.

De reizigers: gender

Een derde belangrijke ongelijkheid in de reispraktijk bestond tussen vrouwen en mannen. Grafiek 3 toont de verdeling van reizigers naar gender over vier eeuwen, in geboortecohorten van vijftig jaar. Onder schrijvende reizigers waren mannen duidelijk in de meerderheid. De eerste Noord-Nederlandse vrouw van wie de verzameling een reis-egodocument bevat, werd zelfs pas geboren in 1657. En ook daarna bleven vrouwen een kleine minderheid van rond de acht procent. Zelfs de negentiende eeuw bracht daar amper verandering in.⁴⁷ En dit beeld wijzigt nauwelijks als we voor een moment zouden aannemen dat alle anonieme egodocumenten van de hand van een vrouw zouden zijn. Pas helemaal aan het einde van de negentiende eeuw, toen het cohort uit 1851-1900 opgroeide, beginnen we meer schrijvende reizigsters aan te treffen.

Aan deze wanverhouding zitten weer drie kanten. Ten eerste schreven vrouwen sowieso minder teksten over zichzelf dan mannen, ook waar het het thuisleven betrof.⁴⁸ Het ongelijke alfabetiseringsniveau dat in Nederland heerste, biedt hier echter geen afdoende verklaring. Dit verschil bedroeg om te beginnen nooit meer dan 25 procentpunt, bij, bijvoorbeeld, een alfabetiseringsgraad van rond de 85 procent voor vrouwen in 1900 (vergelijk dit met de 13 procent uit de grafiek).⁴⁹ Bovendien bedienden de vrouwen binnen de elite, waar zich immers de meeste reisschrijvers bevonden, zich waarschijnlijk allemaal prima van de pen. De inhoud en functie van hun geletterdheid zal echter verschild hebben van die van mannen. Heren leerden meer talen, konden zich meer boeken veroorloven en meer tijd legitiem aan lezen en schrijven wijden en waren de aangewezen personen om de familiegeschiedenis te boekstaven.⁵⁰ Weliswaar werden egodocumenten in de negentiende eeuw mogelijkerminder kroniekachtig en meer individueel. Bovendien konden dames van zich laten horen door middel van correspondentie: een gedeelte van de verantwoordelijkheid voor het onderhouden van zakelijke en familierelaties werd door hen gedragen. Ook werd het vanaf de achttiende eeuw, of wellicht al eerder, meer gepast voor vrouwen om zichzelf in een tekst centraal te stellen, zolang het daarbij ging om een religieuze zelfverkenning of een bekeringsgeschiedenis.⁵¹ Maar toch bleven

47 Negentiende-eeuwse reisschrijfsters zijn waarschijnlijk iets onderschat in deze grafiek doordat bijna twee derde van de verzamelde reizen uit die periode uit publicaties komt: zie hieronder.

48 Eerder geconstateerd door Dekker, *Uit de schaduw*, 24. Zijn corpus bevat overigens geen brieven.

49 J. Salman, J.W. Brouwer en B. de Vries, de paragrafen 'education and literacy', in: *A concise history of the printed book in the Netherlands*, www.bibliopolis.nl/handboek (geraadpleegd op 20 juli 2012).

50 Zie de egodocumenten besproken in Dekker, *Uit de schaduw*; en ook J. Bepler, 'Travelling and posterity. The archive, the library and the cabinet', in: R. Babel en W. Paravicini (red.), *Grand tour* (Ostfildern 2005) 191-204. D. Vincent verklaart op een soortgelijke manier het gebrek aan negentiende-eeuwse vrouwelijke Britse autobiografen uit arbeidersgezinnen: *Bread, knowledge, and freedom* (Londen 1981) 8-9.

51 J. Blaak, *Geletterde levens. Dagelijks lezen en schrijven in de vroegmoderne tijd in Nederland, 1624-1770* (Hilversum 2004) 234-242 en 249-250; de werken genoemd in W. Ruberg, 'Letter writing and elite identity in The Netherlands, 1770-1850', *Scandinavian Journal of History* 30 (2005) 249-258, aldaar 255; M. Huisman, 'Schrijf, want deze woorden zijn getrouw en waarachtig'. Religie, gender en autobiografisch schrijverschap in de negentiende eeuw', *De Negentiende Eeuw* 34 (2010) 140-154, aldaar 140-142, 146-149.

Grafiek 3 Gender van de verzamelde reizigers, naar geboorteejaar



mannen klaarblijkelijk geacht meer en andere dingen te doen met hun geletterdheid dan vrouwen.

Een tweede reden voor het hoge aandeel van mannen onder de reizigers van wie wij reisverslagen bezitten, is mogelijkwerwijs dat de beheerders van familiepapieren meer waarde hechtten aan de schrijfsels van hun vaders en broers dan die van hun moeders en zussen en ze daarom zorgvuldiger bewaarden. Uitgevers publiceerden in ieder geval naar verhouding minder reis-egodocumenten van vrouwen dan van mannen, dus procentueel nóg minder dan ze geschreven hadden. Het was in de negentiende eeuw nog steeds niet *bon ton* voor vrouwen om over zichzelf te publiceren.⁵² Het is natuurlijk aannemelijk dat dit de geschriften van vrouwen en hun uitgevers die wél durfden publiceren, alleen maar aantrekkelijker maakte voor lezers.

Ten derde reisden mannen ook gewoon meer dan vrouwen. Dit valt te zien in hotelregisters en in de paspoort- en verblijfsvergunningslijsten die werden bijgehouden in Parijs en in Genève.⁵³ De nader onderzochte egodocumenten ondersteunen deze verklaring: hoewel de auteurs vele medereizigers tegenkwamen, betrof dit slechts voor een klein deel vrouwen.⁵⁴

⁵² Huisman, "Schrijf, want deze woorden zijn getrouw en waarachtig", 146-149. In eerdere tijden: Dekker, *Uit de schaduw*, 29; K. Turner, *British travel writers in Europe, 1750-1800. Authorship, gender and national identity* (Aldershot 2001) 132-133.

⁵³ Schärli, *Höbepunkt des schweizerischen Tourismus*, 238; Frijhoff, 'Voyageurs néerlandais', 91-92. Evenzo voor Britse reizigers: M. Heafford, 'Between grand tour and tourism', *Journal of Transport History* 27 (2006) 25-47, aldaar 35-36. En in de achttiende eeuw: J.-F. Dubost, 'Les étrangers à Paris au Siècle des Lumières', in: D. Roche (red.), *La ville promise* (Parijs 2000) 221-288, aldaar 240-241.

⁵⁴ Verhoeven vond hetzelfde voor reizen vóór de negentiende eeuw: *Anders reizen*, 154.

Waarom reisden vrouwen zoveel minder? In de negentiende eeuw werden er tegen hun reizen praktische bezwaren te berde gebracht. De zorg voor een klein kind, in het bijzonder borstvoeding, zou niet samengaan met het maken van reizen. En deze zorg kwam bijna uitsluitend neer op moeders en andere vrouwen. Zeer kleine of zieke kinderen en hun moeders verplaatsten zich dan ook gewoonlijk niet ver buiten hun woonplaats. Bovendien namen bijna alle moeders die wél op reis gingen, hun (inmiddels wat oudere) kinderen mee. Mannen lieten hun kinderen veel vaker thuis. De ongelijke arbeidsverdeling en bewegingsvrijheid werden dus tijdens het reizen voortgezet. Dit is tenminste wat mijn steekproef van negentiende-eeuwse documenten suggereert. Over de reismores aangaande zwangerschap heb ik tot nu toe niets gevonden, maar als we, inclusief borstvoeding, anderhalf jaar per kind als uitgangspunt nemen,⁵⁵ betekent dit inderdaad dat de meeste negentiende-eeuwse vrouwen tussen hun dertigste en vijftigste zo'n beetje de helft van de tijd niet konden reizen. Voor zieke of gehandicapte volwassenen geldt overigens net zo goed dat reizen voor hen ingewikkelder was. Juist zieken gingen echter vaak kuren. Bij handicaps lijkt het vooral afgehangen te hebben van de ondersteuning die men kon krijgen of betalen, of reizen tot de mogelijkheden behoorde.⁵⁶ De overtuiging dat moeders te allen tijde bij hun kinderen moeten blijven en dat bijvoorbeeld borstvoeding en reizen niet samengaan, was natuurlijk onderdeel van een ideologie waarin aan vrouwen en mannen verschillende taken en verschillende waarden werden toebedacht en toegeschreven. Dat neemt niet weg dat deze leefregels voor de meeste negentiende-eeuwers zelf waarschijnlijk geheel en al als *praktische* overwegingen golden. Ze werden ervaren als de enige verstandige manier van handelen.

Kinderzorg zal echter niet de gehele verklaring zijn van de ongelijke verdeling tussen reizende vrouwen en mannen, en misschien in het bijzonder voor de eerdere eeuwen. Als we de gehele periode overzien, blijken er namelijk meer vrouwelijke twintigers en dertigers reis-egodocumenten te hebben achtergelaten dan jongere of oudere vrouwen. Helaas bevat de database op dit moment te weinig dateerbare reizen van vrouwen wier geboortjaar bekend is om aparte statistieken te produceren voor de negentiende eeuw. Meer onderzoek is dus gewenst, maar een tweede bezwaar tegen het reizen kan hier in ieder geval al genoemd worden. De meeste reizen zullen namelijk eenvoudigweg onnodig hebben geleken voor vrouwen. De status en economische mogelijkheden van een familie waren immers grotendeels afhankelijk van de opleiding en het em-plooi van haar mannelijke leden. Vrouwen werden niet voor niets buitengesloten van veel onderwijs- en arbeidsmogelijkheden. Reizen vormden onder meer

55 Rond 1800 duurde het zogen ongeveer een jaar: Dekker, *Uit de schaduw*, 142-155; A. Vickery, 'Golden age to separate spheres. A review of the categories and chronology of English women's history', *Historical Journal* 36 (1993) 383-414, aldaar 410.

56 Zie bijv. J. Cranborne, 'Leaves from the diary of a blind traveller', *St. James's Medley* 1 (1854-56); V. Vandaele, 'Een blinde hertog op reis. Lodewijk Engelbert van Arenberg (1750-1820) en de hertogelijke reisonderneming' (masterscriptie Katholieke Universiteit Leuven 2006) 48-51.

een investering in juist deze dingen: de algemene ontwikkeling van reizigers en hun beroepsmogelijkheden, door middel van het leggen van contacten bijvoorbeeld. De geld- en tijdsinvestering in een reis zou dus door een vrouw minder snel verzilverd worden dan door een man. Dat deze impliciete redenering een rol speelde wordt gestaafd door het feit dat vrouwen die wel geld in het laatje brachten of een rol speelden in de politiek, zoals bijvoorbeeld Marie Cornélie gravin van Wassenaer Obdam of onderwijshervormer en broodschrijver Elise van Calcar-Schiotling, wél geregeld reisden. Maar voor de meeste vrouwen werd een meerdaagse of buitenlandse reis simpelweg niet als een serieuze mogelijkheid beschouwd, door zowel henzelf als de hen omringende mannen.

De reizen: motivaties

Waarom gingen negentiende-eeuwers op reis? Hoewel een statistiek hier niet te geven valt omdat de duizenden reizen in de verzameling niet stuk voor stuk



Afb. 1 Wilhelm Otto, Düsseldorf 1902. Gutehoffnungshütte und Gasmotorenfabrik Deutz. Veel van de miljoenen bezoekers van deze industriële tentoonstelling moeten wegens hun werk naar Düsseldorf zijn gekomen. Dat gold in ieder geval voor de bouwvakkers die de tentoonstelling opbouwden. Dit waren grotendeels periodieke arbeidsmigranten, onder meer uit Nederland. Bron: ansichtkaart uit de digitale collectie www.zeno.org van Contumax GmbH & Co.

geïnspecteerd en geëtiketteerd konden worden, lijken de meeste vroegmoderne reizen meer dan één doel te hebben gehad. Anders dan in de literatuur weleens wordt gesuggereerd, vooral wanneer van de vroege opkomst van het massatoerisme wordt gesproken, wijst niets erop dat deze complexiteit in de negentiende eeuw verminderde.⁵⁷ *Bildung*, vermaak en het opzoeken van bekenden bleven als motivaties door elkaar lopen. Misschien nog wel beduidender is dat bijna alle negentiende-eeuwse reizen mede vanwege werk gemaakt werden. Bovendien was werk een van de belangrijkste zaken waaraan op de plaats van aankomst aandacht werd besteed.

Veel lager opgeleiden, zoals soldaten of dienstboden, maar ook bijvoorbeeld sommige officieren en ambtenaren met een academische opleiding, reisden omdat ze mee moesten met hun werkgever. Andere lager opgeleiden reisden omdat ze in het buitenland werk hoopten te vinden, bijvoorbeeld toen het Ruhrgebied rond 1900 veel werk bood in de bouw en industrie; of omdat hun vak zich nu eenmaal deels buiten hun eigen woonplaats afspeelde zoals dat het geval was in de zeevisserij en de handel. In de decennia rond 1900 trof ik ook de eerste niet-elitaire reizigers aan die door buitenlandse collega's waren uitgenodigd om als expert over hun werk te komen praten. Daarvan dateren tevens de eerste verslagen van groepjes die schijnbaar geheel en al buiten hun werk om reisden. Deze laatste groep betreft dan de meer welgestelden onder hen die desondanks niet gestudeerd hadden.

Ook in de reizen van hoger opgeleiden vormde werk zelfs nog aan het begin van de twintigste eeuw een belangrijke component. Bij hen kwam de beloning echter vaak pas op de langere termijn. Zij investeerden bijvoorbeeld in hun professionele kennis door buitenlandse boeken of manuscripten te bestuderen of collega's te ontmoeten. Ze verzamelden materiaal voor een publicatie waarmee ze geld of prestige zouden kunnen verdienen. Of ze werkten aan hun relaties onder de internationale adel of onder hun vakgenoten om later wellicht een interessantere positie te kunnen bekleden.

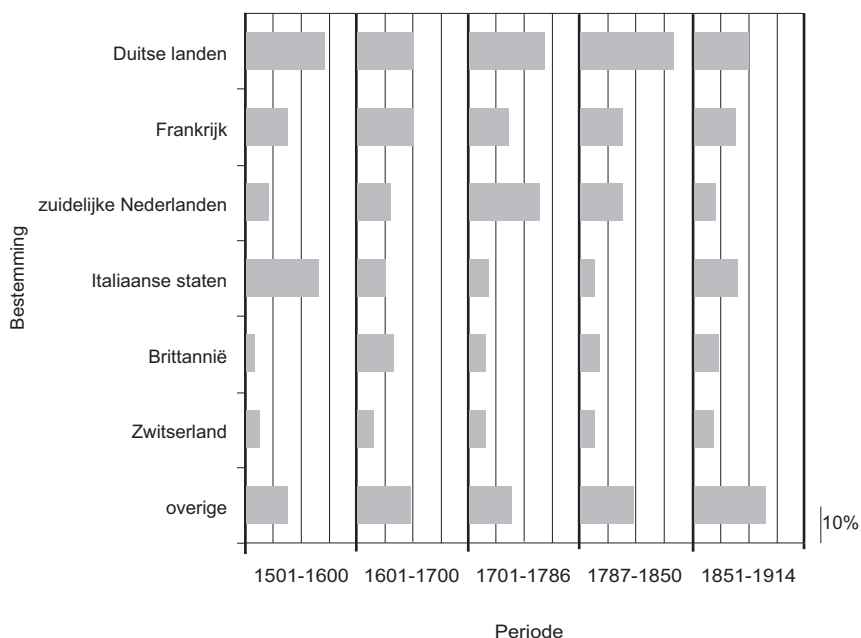
De reizen: bestemmingen

Ten aanzien van de gekozen bestemmingen nam de variatie enigszins toe.⁵⁸ De meeste Noord-Nederlandse reizigers-schrijvers bleven weliswaar in Europa, zoals ze altijd al hadden gedaan, maar juist in de negentiende eeuw begonnen andere streken ook meer reizigers te trekken. Dat geldt dan vooral voor

57 Dit op basis van de 39 bestudeerde en vele tientallen meer vluchtig bekeken reizen.

58 Ook bij de indeling van reisbestemmingen bouw ik voort op De Valk en Schulte Nordholt, 'Repertorium van gedrukte egodocumenten'. Rusland is bij Europa gerekend, Turkije bij Zuidwest-Azië en de Middellandse Zee bij zowel Europa als Afrika. Huidige namen en grenzen zijn gebruikt. De meeste reizen zijn in de databank aan meerdere bestemmingen gerelateerd. Er is getracht alleen die plaatsen als bestemming aan te merken die door reizigers als hun reisdoel beschouwd werden. Gelukkigerwijze lijkt de distributie van bestemmingen in grafiek 4 sterk op de distributie van de bestemmingen van alle reizen, dus inclusief de niet-dateerbare.

Grafiek 4 Bestemmingen van dateerbare Europese reizen, naar beginjaar, in percentages per periode (n=1565)



Nederlands-Indië, dat steeds intensiever geëxploiteerd werd, maar ook voor Afrika, Noord-Amerika en andere gebieden. Dit was overigens niet het geval met de Antillen en Suriname.

Ook binnen Europa vond er eerder een diversificatie dan een standaardisering plaats in de negentiende eeuw, zoals in grafiek 4 valt te zien.⁵⁹ Deze spreiding was echter beperkt: Noord-Nederlanders bleven voor het merendeel die landen bezoeken die ze altijd al hadden bezocht: de Duitse landen, Frankrijk, de zuidelijke Nederlanden, de Italiaanse staten, Groot-Brittannië en Zwitserland. Als onderdeel van het Nederlandse moderniseringsverhaal wordt weleens gesuggereerd, en met reden, dat Duitsland in de negentiende eeuw het stokje overnam van Frankrijk als belangrijkste bestemming.⁶⁰ Grafiek 4 toont echter aan dat Duitsland altijd al de grootste aantrekkingskracht uitoefende. Tegelijkertijd

⁵⁹ De noordelijke Nederlanden zelf zijn in deze figuur niet opgenomen omdat er niet vanuit kan worden gegaan dat ze consequent als bestemming gerapporteerd zijn wanneer ze niet slechts als doorreisland werden ervaren.

⁶⁰ Deze reden ligt in de anti-Franse gevoelens die heersten in de achttiende en negentiende eeuw: W.T.M. Frijhoff, 'Verfransing? Franse taal en Nederlandse cultuur tot in de revolutietijd', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 104 (1989) 592-609; Aerts, *Letterheren*, 271; Verhoeven, *Anders reizen*, 84-94. Uit het Duits vertaalde boeken werden in de late achttiende eeuw twee keer zo vaak gerecenseerd als die uit het Frans: Van Eijnatten, 'Paratexts, book reviews, and Dutch literary publicity', 116.

verloren Nederlanders ook hun interesse in Frankrijk niet op de lange termijn. Daarnaast was Zwitserland, voor een wat verderaf gelegen land, behoorlijk populair. Opvallend genoeg was het dit al voordat het Alpengebied aan het einde van de achttiende eeuw gewaardeerd begon te worden. Daarvóór werd Zwitserland geëapprecieerd om zijn calvinistische en republikeinse verwantschap met de Nederlandse Republiek. Ook lag het land natuurlijk op een van de routes naar Italië, dat trok vanwege zijn oudheden. Maar ook de schilderachtige locaties van Zwitserland, zoals het meer van Genève, trokken al vóór de achttiende eeuw bezoekers.⁶¹ In de negentiende eeuw kwamen daar de Zwitserse water-vallen bij als grote attractie. De schommelende populariteit van de zuidelijke Nederlanden, tot slot, valt moeilijk eenvoudig te verklaren. Ze heeft misschien te maken met schommelingen in hoe stelselmatig het gebied als bestemming genoemd werd door noordelijke bezoekers onderweg naar Frankrijk of verder.

Al deze bestemmingen hebben gemeen dat ze in een of ander opzicht dicht bij (Noord-)Nederland lagen. Vier van hen waren zijn buurlanden. De andere waren ook landen waar het zeer nauwe culturele, politieke en economische betrekkingen mee onderhield. Dit feit was belangrijker in de keuze van een bestemming dan de nieuwe vervoersmogelijkheden die in de negentiende eeuw ontstonden. Een stoomlijndienst op Nederlands-Indië ontstond bijvoorbeeld pas toen Noord-Nederlanders al vele jaren in groten getale per zeilschip daarheen voeren. Hoe minder geld reizigers bovendien te besteden hadden, hoe nauwer in het algemeen hun geografische horizon, hoewel hier uitzonderingen op bestonden, bijvoorbeeld in het geval van trans-Atlantische migraties uit armoede. Topografische dan wel culturele, politieke of economische nabijheid bleef een belangrijk criterium voor de meeste beslissingen over reisbestemming, en is dat tot op de dag van vandaag.⁶²

De reizen: commercie, seizoen, duur

Gerelateerd aan de in de literatuur geponeerde these van eenvormiger rakende bestemmingen is die van de vercommercialisering. Negentiende-eeuws reizigers werden echter niet overspoeld door een golf van commercie. De verkoop van toeristische diensten zoals rondleidingen, en van toeristische producten zoals souvenirs, is zo oud als de weg naar Rome. Dergelijke handel vond altijd al plaats, overal waar een markt van tijdelijke gasten ontstond die deze diensten en producten wilden afnemen. Reisbureaus zoals het bekende Cook's Tours waren in sommige opzichten wel vernieuwend, maar ze blijken eerder

61 Frank-Van Westrienen, *Groote tour*, 3. Dit gold ook voor andere (protestantse) Europese bezoekers: G. Sigaux, *History of tourism* (Londen 1966) 64; Heafford, 'Between grand tour and tourism', 28.

62 Het palet aan twintigste-eeuwse vakantiebestemmingen heeft het proces van diversifiëring doorgezet maar vertoont nog steeds grote overeenkomsten met het negentiende-eeuwse: 'Vakanties in het buitenland naar vakantieland', *Statline*, [statline.cbs.nl/statweb/publication/?vw=t&cdm=slnl&pa=70232n&ed&d1=74-117&d2=\(1-9\)-l&hd=121130-1257&hdr=g1&stb=t](http://statline.cbs.nl/statweb/publication/?vw=t&cdm=slnl&pa=70232n&ed&d1=74-117&d2=(1-9)-l&hd=121130-1257&hdr=g1&stb=t) (geraadpleegd op 30 november 2012).



Afb. 2 Elke locatie met een toeristische geschiedenis kende een eigen timing. Pompeï werd bijvoorbeeld na de opgravingen van 1860 plotseling zeer populair. Hierdoor ontstond een vraag naar professionele afbeeldingen zoals deze, toegeschreven aan Giorgio Sommer. Bron: 'Pompei: Maison Oleonio: fouilles', 1867, Rijksmuseum, Amsterdam, RP-F-F17004.

bestaande, lokale commerciële vormen zoals de 'loonbediende' of 'domestique de place' te hebben vervangen (en dan nog slechts zeer gedeeltelijk) dan de commercialiteit zelf uitgevonden te hebben. Bovendien lijken Nederlandse reizigers in de negentiende eeuw nog weinig gebruik te hebben gemaakt van dergelijke organisaties.⁶³ Kortom, in de negentiende eeuw was de ene lokale bestemming commercieel ontwikkeld en de andere niet, maar dit betekende geen kwalitatieve verandering ten opzichte van de achttiende eeuw; hooguit een kwantitatieve, aangezien Europa steeds meer reizigers herbergde daar het inwonertal explodeerde.

De keuze van het seizoen om in te reizen standaardiseerde ook niet in de negentiende eeuw: de zomervakantie zoals die vooral sinds de jaren 1960 vormkreeg, was nog niet het uitgangspunt. Sterker nog, terwijl een reis in eerdere eeuwen vaak aanving en ook weer eindigde in de zomer, werden moment van

⁶³ Een laat tegenvoorbeeld, van deelname aan een groepsreis ter plaatse: H.S.S. Kuyper, 'Brieven uit Meran', *Timotheüs. Geïllustreerd weekblad* 13 (1908) 222. Zie ook Hessels, *Vakantie en vakantiebesteding*, 112, 122-124; en Anke Stegehuis' bijdrage aan dit nummer.

vertrek en terugkeer in de negentiende eeuw juist gevarieerder.⁶⁴ Dit hing waarschijnlijk samen met verbeteringen in het wegdek, waaronder de introductie van rails, en verbeteringen in de gebruikte paarden en wagens.⁶⁵ Deze maakten vervoer ook in de regenachtige maanden mogelijk.

Een andere verandering vond plaats in de gemiddelde duur van de gerapporteerde reizen.⁶⁶ Deze had zich al ingezet in de zestiende eeuw. Van meer dan vijf jaar rond het jaar 1500, kromp de gemiddelde lengte van reizen in het bestudeerde corpus tot slechts een half jaar rond 1900. Het moge duidelijk zijn dat hier langdurige verblijven op één plaats, voor bijvoorbeeld studiedoeleinden, meegeteld zijn. Deze verhogen het gemiddelde aanzienlijk. Wat echter minstens zo belangrijk is, is dat de variatie in reisduur gigantisch bleef. Aan het begin van de negentiende eeuw was het heel normaal om een reis van slechts een paar weken te maken. En aan het einde van de eeuw bleven velen nog steeds meer dan een jaar weg. Bovendien hing de reisduur niet in de eerste plaats af van de afgelegde afstand (de bestemmingen kwamen immers niet dichterbij te liggen), noch van de stand van zaken op vervoerstechnisch gebied, zelfs al kwam de maximale verkeerssnelheid steeds hoger te liggen. De reisduur werd namelijk bepaald aan de hand van de doelen die reizigers zich stelden en van de hen beschikbare tijd, en dáár werd dan weer een toepasselijk vervoersmiddel op uitgekozen, waarbij de kosten van dit middel uiteraard ook een rol speelden. Zo kon eenzelfde route op wisselpaarden afgelegd worden wanneer spoedige aanwezigheid vereist werd, of per koets wanneer het om de status van de familie ging. Andere reizen werden op het ene traject te voet afgelegd om te genieten van de eigen krachtsinspanning, en op het volgende traject weer per postkoets vanwege mee te nemen bagage. Dat de gemiddelde reis toch korter werd kwam voornamelijk doordat men minder lang op de verschillende bestemmingen verbleef.⁶⁷ De keuzevrijheid was uiteraard niet onbeperkt: ook reisduur differentieerde de reispraktijk bijvoorbeeld weer naar gender. Vrouwen schreven vooral over kortere reizen van een week tot een paar maanden.

Alles bij elkaar genomen zag de negentiende eeuw niet het ontstaan van een eenvormige zomervakantie voor alle reizigers, of liever gezegd toeristen, waarvan nietsdoen of vermaakt worden het hoogste doel geweest zou zijn, en die mogelijk gemaakt zou zijn door een trein die zijn passagiers even vlug naar een verre bestemming zou brengen.

64 Gebaseerd op de respectievelijk 783 en 715 reizen waarvan de maanden van vertrek en terugkeer bepaald konden worden.

65 Zie H.B. Vos, *Rijtuigen* (Bussum 1961); Knippenberg en De Pater, *Eenwording van Nederland*, 43-60; T.C. Barker en D. Gerhold, *The rise and rise of road transport, 1700-1990* (Cambridge 1995); A.J. Veenendaal, *De ijzeren weg in een land vol water* (Amsterdam 1998); A. van der Woud, *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848* (Amsterdam 2010) en Idem, *Een nieuwe wereld*.

66 Dit is gebaseerd op de 584 nauwkeurig dateerbare reizen.

67 Zie voor deze verklaring behalve de nader bestudeerde egodocumenten ook Hessels, *Vakantie en vakantiebesteding*, 116, voor de periode 1870-1956.

Conclusie

De term modernisering lijkt niet erg van toepassing op het reizen, en het schrijven over reizen, in de negentiende eeuw. Dit geldt zeker voor de meer concrete processen die in de historiografie over de ontwikkeling van de negentiende-eeuwse reiscultuur te pas en te onpas worden genoemd, met name massificatie, democratisering, standaardisering, ontzakelijking (verleuking) en vercommercialisering.⁶⁸ De technische mogelijkheden die reizigers hadden, waren wel degelijk van invloed, maar de voortdurende gerichtheid in de reisgeschiedschrijving op de snelle negentiende-eeuwse opeenvolging van uitvindingen en de introductie van steeds weer nieuwe gebruiksvoorwerpen gaat voorbij aan het feit dat deze slechts het repertoire uitbreidden, en dat allerlei overwegingen en beperkingen individuele reizigers ertoe brachten hieruit een zeer bepaalde keuze te maken: een keuze die niet per se van de meest geavanceerde mogelijkheden gebruik maakte. Hetzelfde geldt voor de ook nog steeds veelgebruikte meta-narratieën over politieke, economische en intellectuele ontwikkelingen (nationale eenwording, democratisering, de zogenaamde consumptiemaatschappij en reizen als romantische en exotiserende bezigheid). Behalve de convergentie naar het schrijven in het Nederlands vond ik in de hier besproken verzameling reis-egodocumenten slechts een patroon van toenemende diversiteit.

Dat betekent niet dat er geen regelmatigheden te ontdekken vallen. Alleen dié reizen die de moeite waard leken om door een specifiek iemand gemaakt te worden en waar bovendien genoeg tijd en geld voor beschikbaar waren, vonden plaats. En alleen die egodocumenten waar iemand zin en gelegenheid voor had om ze te schrijven en die bovendien de eeuwen overleefd hebben, die reizen, kortom, die zich voortdurend in een schrijf- en leesvriendelijk klimaat hebben bevonden, bereiken de tegenwoordige lezer. Ten gevolge hiervan treffen we onder Noord-Nederlandse negentiende-eeuwse reizigers vooral universitair geschoolde mannen aan die schreven over de bezoeken die ze, deels voor hun werk, brachten aan Nederlands-Indië of Duitsland en andere nabije streken.

Hoe komt het dat Gerrit Moll dan toch enthousiast schreef over een bij iedereen toenemende reislust in zijn zompig landje? Ik vrees dat bij deze landkaartenverzamelaar de wens de vader was van de gedachte. Moll had waarschijnlijk weinig oog voor landgenoten die niet tot de mannelijke elite behoorden. Ook zat hij misschien met zijn hoofd nog in de jaren vóór de Franse tijd, toen er door Noord-Nederlanders werkelijk een periode meer gereisd lijkt te zijn; of werd hij juist volledig geleid door het feit dat zij vóór de negentiende eeuw nog weinig over hun Europese reizen publiceerden (dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld ontdekkingsreizen), terwijl Moll midden in een publicatiegolfje zat. Maar in ieder geval was hij bevangen door het denken in termen van verval en

68 Zie voor soortgelijke, onverwachte conclusies over boekenbezit en leesgedrag in de achttiende en negentiende eeuw: J. Kloek, 'Reconsidering the reading revolution', *Poetics* 26 (1999) 289-307, aldaar 293, 304; Blaak, *Geletterde levens*, 25-27.

wedergeboorte dat de Nederlandse letteren in de achttiende en negentiende eeuw beheerste en ook bijvoorbeeld het beleid van koning-koopman Willem I karakteriseerde. Men verbeeldde zich terug te kijken op een periode van lethargie en aan huis gekluisterdheid, en stond op het moment van schrijven steeds juist op de drempel van een nieuwe tijd waarin alles weer zo prachtig zou worden als in de Gouden Eeuw, of zelfs nog mooier.

Anna P.H. Geurts studeerde aan de universiteiten van Utrecht, Exeter en Oxford. In 2013 promoveerde zij in Oxford op haar onderzoek naar individuele bewegingsvrijheid en mobiliteit in negentiende-eeuws Europa. In 2014 hoopt ze aan de Universiteit van Twente een proefschrift te verdedigen over ruimtelijke ervaringen met betrekking tot huiselijkheid, viesheid, lawaai, drukte en privacy. Thans is zij verbonden aan de Universiteit van Sheffield.

Correspondentieadres: Department of History, 1 Upper Hanover Street, Sheffield, Verenigd Koninkrijk. E-mail: a.geurts@sheffield.ac.uk.