

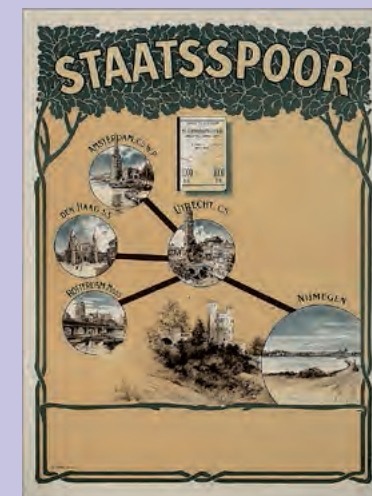
Week 48 - Reisbureau der Staatsspoorwegen/Lissone-Lindeman

Korte geschiedenis van de spoorweg-exploitatie in Nederland

In tegenstelling tot omringende landen waren het in Nederland particulieren die de eerste spoorverbindingen aanlegden en exploiteerden. In 1837 werd de HIJSM als eerste spoorweg-maatschappij opgericht en in 1839 werd haar eerste spoorlijn Amsterdam-Haarlem in gebruik genomen. In 1843 volgde het Rhijnspoor (NRM) met een lijn naar Utrecht, met de bedoeling die via Arnhem naar het Duitse Roergebied door te trekken. Dat laatste zou ze overigens nooit lukken. De eerste internationale verbinding was die tussen Maastricht en Aken in 1853. Pas rond 1860 begreep de Nederlandse Staat dat ze de boot aan het missen was. Er lag toen in Nederland 335 km rails, terwijl in bijvoorbeeld België al 1818 km lag. Alle omringende landen hadden rond 1860 een beter spoorwegnet dan



met het laissez-faire-kapitalisme van Den Haag bereikt was. Dat was een direct gevolg van de liberaal getinte kabinetten vanaf medio negentiende eeuw. De dreiging om achterop te raken was de aanleiding voor deelname van de Staat in de spoorwegaanleg, maar zelfs dat ging nog halfslachtig. De aanleg van spoorweg, stations en kunstwerken werd door de Staat verricht maar de exploitatie werd aan particuliere maatschappijen overgelaten. De in 1863 speciaal opgerichte (particuliere!) Maatschappij tot Exploitatie van Staats Spoorwegen (MESS of kortweg Staatspoor) kreeg geen enkele voorrang bij het toekennen van contracten, maar was een speler als alle andere maatschappijen. Het Staatspoor werd wél een grote speler die tegen het einde van de negentiende eeuw, zeker na de overname van het Rhijnspoor in 1890, dezelfde statuur had als de HIJSM. In 1917 richtten de twee giganten op het Nederlandse spoor, de HIJSM en het Staatspoor, in een samenwerkingsverband de Nederlandse Spoorwegen (NS) op. Elk der maatschappijen bleef zelfstandig doorwerken, maar het materieel en de werkwijze werden in hoge mate gestandaardiseerd. Pas op 1 januari 1938 mondde deze samenwerking uit in een fusie tussen beide maatschappijen. Let wel, de Nederlandse Staat hield zich nog steeds afzijdig van de exploitatie! Die betrokkenheid van de Staat met de NS is pas ontstaan doordat de Staat als redder-in-de-nood de NS uit de brand moest helpen door het overnemen van aandelen. Vandaag zijn we opnieuw in diezelfde situatie beland...





De Nederlandsche Rhijnspoor Maatschappij besloot in Amsterdam een kantoor te openen voor het contact met de klant en afgiftepunt voor goederen die met het spoor vervoerd moesten worden. Op Dam 8, hoek Eggertstraat, opende de maatschappij een ‘factorij’

Vorige: Station Rhijnspoor, na 1890 Weesperpoortstation van Staatsspoor

Boven: Expeditiekantoor van het Rhijnspoor, na 1890 van het Staatsspoor.

Rechts: Nieuwbouw door Karel de Bazel van het reisbureau der Staatsspoorwegen.

ofwel expeditiekantoor in een pandje dat rond het jaar 1800 daar gebouwd was. Toen in 1890 het Rhijnspoor overgenomen werd door het Staatsspoor bleef dat expeditiekantoor gehandhaafd. De afhandeling van goederen via het spoor verplaatste zich echter, door de opening van het Centraal Station, naar het Stationseiland en het nut van de vestiging aan de Dam kwam ter discussie te staan. Door het succes van reisbureaus als Lissone ontstond ook bij het Staatsspoor het idee een reisbureau te beginnen voor toeristische reizen per spoor. In 1913 liet het Staatsspoor door architect Karel de Bazel een ontwerp maken voor een nieuw pand dat voor een veeleisend publiek aantrekkelijker zou zijn om als reisbureau te fungeren. Begin 1914 begon de bouw en toen het klaar was stond daar een



markant vijf-verdiepingenpand. Typisch voor De Bazel waren de lisenen met speklagen van rode baksteen en lichte natuursteen. In 1917 volgde het samenwerkingsverband van Staatsspoor en HIJSM. Amsterdam was al vanouds de basis voor de HIJSM met een groot kantoor op de Droogbak. De vestiging op de Dam werd in 1920 afgestoten naar het reisbureau van de firma *Lissone*, die al sinds 1876 combinatierizen per bus, trein en schip organiseerde en die vanuit een winkel op Leidsestraat 5 verkocht. Lissone nam de activiteiten van het reisbureau van het Staatsspoor mee over en doekte tegelijk de bodedienst op Londen vanuit de vestiging Singel 159 op. In de herfst van 1927 ging Lissone een samenwerkingsverband aan met het Haagse reisbureau *Lindeman*. Vanaf 1928 werden reizen georganiseerd en verkocht onder de werknaam Lissone-Lindeman. De vestiging aan de Dam overleefde de Tweede Wereldoorlog en

zette vanaf 1945 de activiteiten weer voort. De laatste foto waarop de diensten van het Staatsspoor nog op de gevel aangekondigd werden stamt van 1949, terwijl sinds 1938 de naam gewijzigd was in Nederlandse Spoorwegen. Lissone bloeide met de reisbranche mee op, maar de aard van reisbureaus veranderde in een winkel die bemiddel en in feite een ticketshop werd. Lissone-Lindeman ging via een aantal fusies en overnames op in Holland-International en uiteindelijk in het Duits/Britse TUI. Dat concern maakt vandaag goed sier door zich tot oudste reisbureau van Nederland te verklaren en dat alles over de rug van pionier Jacobus Lissone die werkelijk het eerste reisbureau opende. Het pand aan de Dam werd als reisbureau *Holland International* uiteindelijk te duur en afgestoten. De tekst REISBUREAU DER STAATSSPOORWEGEN onder de dakrand is in de natuurstenen band uitgehakt en prijkt daar vandaag nog steeds.



Geschiedenis Lissone

De van oorsprong Rotterdamse familie Lissone verschijnt voor 't eerst op Amsterdamse bodem op 21 september 1876 met een depot op de Nieuwezijds Voorburgwal 175 (Pijpenmarkt, tussen Paleisstraat en St.Luciënsteeg). Snel na het grote succes van de eerste door Jacobus Lissone voor vrienden en kennissen georganiseerde groepsreis naar Londen vat men het plan op om dit initiatief professioneel aan te bieden. Het reisbureau organiseert daadwerkelijk de eerste reis in 1878. De vestiging in Amsterdam kan daarin een rol spelen en daarnaast expeditiegoed voor Londen aannemen. Op 28



mei plaatst Lissone de eerste advertentie in een Amsterdams dagblad. In 1878 worden diverse reizen georganiseerd naar Londen en Parijs, terwijl in 1879 Italië in het programma opgenomen wordt. In mei 1879 worden de reizen ondergebracht in het Nederlandsche Touristenbureau, Nieuwezijds Voorburgwal (Pijpmarkt) 181. In 1880 opent Lissone een winkel op de Keizersgracht 543 en het jaar erop een in de Molsteeg 7. In 1883 zet Lissone groot in op de Wereldtentoonstelling in Amsterdam met trips vanuit het hele land naar Amsterdam. De activiteiten zijn ondergebracht in het speciaal opgerichte Vereeniging Nederlandsch Touristenbureau, een voorloper van de VVV. Spectaculair zijn de rondritten per (open) touringcar door Amsterdam.



Op 10 juni 1887 verhuizen alle vestigingen, reisbureau én bodedienst, naar Singel 159, met uitzondering van de winkel in de Leidsestraat 5. Op 31 mei 1889 splitst zich het reisbureau opnieuw af van de bodedienst door te verhuizen naar Singel 155.

Op 28 oktober 1907 overlijdt Jacobus Lissone en neemt zijn zoon Jacobus Jr. de zaken over. Die zet het reisbureau in 1912 om in de N.V. Lissone & Zoon's Reisbureau. Op 2 januari 1920 neemt Lissone het pand Dam 8 van het Staatsspoor over, verhuist het reisbureau van Singel 155 daar naartoe en doekt tegelijk de bode-

dienst op het Singel op. De winkel in de Leidsestraat blijft nog steeds bestaan. In de vroegste uitingen van het reisbureau blijkt Lissone de

Vorige: Jacobus P. Lissone, de eerste touringcar van 1878 en de belangstelling ervoor in 1913. Het oude expeditiekantoor van het Staatsspoor is net afgebroken.

Boven: Expeditiekantoor Lissone op Singel 159

Rechts: Een touringcar van Lissone-Lindeman uit 1955.

reisactiviteiten van het Staatsspoor voort te zetten.

Rond 1920 begint de eigenaar van de Rotterdamsche Lloyd (Willem Ruys) via een schaduwfirma aandelen van Lissone op te kopen. Vandaag noemen we dat een vijandige overname en inderdaad wordt in 1921 Jacobus Jr. gedwongen zich als directeur van de N.V. terug te trekken en in 1928 ook als commissaris af te treden. Ruys had ook al op dezelfde manier het Haagse reisbureau Lindeman in handen gekregen. Op 15 september 1927 begint de verre gaande samenwerking tussen het reisbureau van Lissone en dat van Lindeman in Den Haag. Vanaf 1 januari 1928 adverteren beide reisbureaus onder de werknaam Lissone-Lindeman.

Aflevering 48 kwam tot stand dankzij materiaal van Ria Scharn, Anneke Huijser, Maarten Helle, Kees Huyser en J.H. Kruizinga (OA jg.28 -1976).



www.htmfoto.net
foto: Jan Voerman
collectie: Wim Vink
Laan van Meerdervoort/De Savornin Lohmanplein, 1955