



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## **Rituelen op reis: Culturele vormgeving aan boord van Nederlandse trans-Atlantische passagiersschepen, 1840-1960**

Krabbendam, H.

### **Citation**

Krabbendam, H. (2015). Rituelen op reis: Culturele vormgeving aan boord van Nederlandse trans-Atlantische passagiersschepen, 1840-1960. *Tijdschrift Voor Zeegechiedenis*, 34(2), 41-59. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306220>

Version: Publisher's Version  
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)  
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306220>

**Note:** To cite this publication please use the final published version (if applicable).

schip in de jaren twintig en dertig met zich meebracht, aan te tasten. Naast de ervaring van het reizen per schip *an sich* speelden media, zoals fotografie en film, een grote rol in de toeristische ervaring. De fotografie had in tegenstelling tot de film een directe invloed op de ervaring. De passagiers gebruikten de fotocamera om hun reis vast te leggen. Het medium beïnvloedde de manier van kijken en de ervaring van de passagiers. Hoewel er door de passagiers niet aan boord werd gefilmd, speelde de film echter wel een rol in de manier hoe de passagiers hun ervaring beschreven. Daarom beïnvloedde de film de toeristische ervaring indirect.

Dit artikel heeft gepoogd de reiservaring van personen uit de 'nieuwe doelgroepen' te schetsen, zoals de onderwijzeres Lena Spijkman en de Tarakanners Koopmans en Bakker. Ongeacht of de passagiers de gehele reis met 'hun' schip door de Noorse fjorden voeren of dat zij een geheel verzorgde vakantie hadden geboekt waarbij enkel hutten op reguliere lijndiensten werden afgehuurd, het verblijf op het schip en het varen speelden een grote rol in reisverslagen van de passagiers, zowel in tekst als in beeld. Door de analyse van handgeschreven reisverslagen, toeristische brochures en reisgidsen is het mogelijk de reisbeleving te onderzoeken van Nederlandse passagiers naar Noorwegen. Reisverslagen in manuscriptvorm bieden een zeldzame inkijk in de belevingswereld van de passagier. Op deze manier geeft dit artikel meer inzicht in één van de sectoren van het maritieme toerisme in de jaren twintig en dertig en is daarmee een aanvulling op de geschiedenis van de Nederlandse cruise- en pleziervaart.

## Over de auteur

**Iris van der Zande** voltooide in juni 2014 haar bachelor Geschiedenis aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. Gedurende haar bachelor is ze geïnteresseerd geraakt in egodocumenten als bron. Ze heeft zich naast reisverslagen ook verdiept in brieven van Amsterdamse en Rotterdamse zeemannenvrouwen uit de zeventiende eeuw en poëziealbums uit de negentiende eeuw. Momenteel volgt zij een tweejarige onderzoeksmaster aan de Universiteit van Amsterdam die zij in juni 2017 hoopt af te ronden.

## Rituelen op reis

*Culturele vormgeving aan boord van Nederlandse trans-Atlantische passagiersschepen, 1840-1960*

Hans Krabbendam

### Abstract

The central question of this article is whether migrants in the nineteenth and early twentieth centuries marked their transatlantic passage with rituals. Did they and other facilitators attribute symbolic meaning to this phase of movement and did these rituals change over time as a result of the modernization of transport? The essay confirms the ritual importance of the trip and the changes in the transition from sail to steam. For most passengers the ocean crossing was a once in a life-time event, yet they turned to rituals to assuage their anxieties or mark their decision to move. Crossing the Atlantic changed from an adventure to a regular (and luxurious) ferry service, which encouraged corporations to invent new rites of passage. The conclusions are based on research data from Dutch immigrants traveling to the US between 1840-1930. The findings can be applied to further investigation of the connection between type of rituals and mode of transportation, destination, class, age, nationality, and gender. Rituals and other cultural expressions mirrored the composition of the passenger groups

In de film *Titanic* pendelen Leonardo DiCaprio en Kate Winslett tussen de verschillende dekken en klassen en verkiezen een spontaan feest onderdeks boven een gespannen diner in de eerste klasse. Hoewel deze film niet speciaal over emigratie gaat, vertolkt de film de romantiek van de emigratie-ervaring. De vrolijke momenten aan boord, soms spontaan, soms zorgvuldig gepland, compenseerden de spanning en ontbering. Waren deze feesten onderdeel van een breder patroon van rituelen tijdens de emigratie? En maakten ook andere culturele uitingen zoals religie deel uit van dat patroon en van scheiding en binding tussen verschillende doelgroepen? Deze vragen passen in de recente belangstelling voor de culturele kant van het maritieme verleden. De aandacht voor culturele uitingen aan boord en

de betekenis daarvan voor de betrokkenen levert een bijdrage aan de vraag in hoeverre de wereld aan boord een (voor)afspiegeling was van de samenlevingen verbonden door de passagiersvaart.<sup>1</sup> In dit kader zoekt dit artikel naar culturele handelingen aan boord die de eigen identiteit bevestigen of aanpassen, handelingen die tonen dat de reis een speciale betekenis krijgt en de plaats van godsdienstige plechtigheden en zienswijzen die de oceaanreis zin geven.

Als beginpunt voor het onderzoek naar rituelen aan boord richt dit artikel zich op Nederlandse immigranten. In de historiografie over de Nederlandse emigratie in de negentiende en twintigste eeuw is de aandacht voor de reis als apart onderdeel van de emigratie-ervaring nog weinig bestudeerd. Twee toonaangevende Amerikaanse historici van Nederlandse afkomst, Herbert Brinks en Robert Swierenga, trokken de conclusie dat de oceaanreis weliswaar een diepe indruk maakte op de landverhuizers, maar dat de overtocht relatief makkelijk verliep en daarom haast niet werd beschreven in de bewaard gebleven brieven. Slechts 14 procent van de brieven tussen 1856 en 1920 vermeldden de overtocht en maar anderhalf procent noemden de New Yorkse immigratiestations Castle Garden en Ellis Island bij naam. Dit gegeven laat zich makkelijk verklaren door de gestroomlijnde overtocht met de Holland-Amerika Lijn en de gunstige uitgangspositie van veel Nederlandse immigranten, die goed geïnformeerd waren, een weloverwogen beslissing hadden genomen, vaak wisten waar ze naar op weg waren en, vergeleken bij velen elders in Europa, dicht bij de vertrekhaven woonden. Het belangrijkste doel van deze brieven was om een veilige aankomst te melden.

Memoires corrigeerden het beeld van een probleemloze reis. De 43 levensbeschrijvingen van Nederlandse immigranten die tussen 1846 en 1856 aankwamen en die in 1947 werden gepubliceerd door Henry S. Lucas, vermeldden wel allerlei details over de reis. Al deze mannen (vrouwenverhalen werden niet opgenomen) wilden een compleet verhaal vertellen, waarin de overtocht een onmisbare schakel was. De combinatie van beide bronnen roept de vraag op of de 'passage' culturele betekenis in zichzelf had, of slechts als kort moment van fysieke verplaatsing een rol speelde.

<sup>1</sup> Zie de collectie artikelen onder redactie van Sjoerd de Meer en Joost Schokkenbroek, *Hoogtij. Maritieme identiteit in feesten, tradities en vermaak* (Zutphen 2013); Tricia Cusack, red., *Framing the Ocean, 1700 to the Present. Envisaging the seas as social space* (Farnham 2014) en Ricardo Rodríguez-Martos Dauer, *The Merchant Vessel: A Sociological Analysis* (Barcelona 2009).

Dit artikel is een nadere uitwerking van mijn publicatie 'Rituals of Travel in the Transition from Sail to Steam: The Dutch Immigrant Experience, 1840-1940' in Margriet Bruyn Lacy, red., *From De Halve Maen to KLM: 400 Years of Dutch-American Exchange* (Münster 2008) 269-287.

De memoires suggereren het eerste, de brieven het tweede.<sup>2</sup> Wat valt er over de culturele betekenis van de reis voor immigranten te zeggen? En wat voegt onderzoek naar de reis toe aan migratieonderzoek?

Transporthistorici hebben de wederkerigheid en de dynamiek van de trans-Atlantische uitwisseling aan de orde gesteld, waardoor de klemtoon steeds meer op verbindingen in plaats van op de scheiding die water maakte is komen te liggen.<sup>3</sup> Tegenover het aansprekende, maar al te sentimentele beeld van de arme immigrant die als slachtoffer van geldlustige kapiteins en agenten de vernederingen van de reis moet doorstaan, karakteriseert een nieuwe golf publicaties de immigrant als een bewuste consument die in een markt van aanbieders en bemiddelaars een rationele keuze maakt. Daarnaast is het belang van de reis ook onderkend in het onderzoek naar transnationale contacten. Veel immigranten wilden hun invloed in het land van herkomst behouden en hadden zowel belangen in de zendende als in de ontvangende culturen. De overtocht werd zodoende een scharnierpunt dat beide kanten op kon bewegen.<sup>4</sup>

Deze nieuwe functie werd mogelijk door de professionalisering van de passagiersvaart die de markt met de bijbehorende bedrijfsrisico's vergrootte. Snellere en frequentere afvaarten vereisten diepte-investeringen die efficiënt gebruik van de schepen noodzakelijk maakten, zeker tijdens economische fluctuaties. De concurrentie werd feller en vanwege de verantwoordelijkheden van de overheden, die de belangen van hun onderdanen moesten beschermen, kreeg de bedrijfstak steeds meer regels opgelegd.

<sup>2</sup> Henry S. Lucas, red., *Dutch Immigrant Memoirs and Related Writings* (2nd ed.; Grand Rapids, MI 1996) noemde 43 oversteekverhalen, bijna exclusief per zeilschip in de periode 1846-1850 en in de herinnering van vrijgezelle jongemannen, 25-60 jaar na de reis. Robert P. Swierenga, 'The Journey Across: Dutch Transatlantic Emigrant Passage to the United States, 1820-1880' in Rosemarijn Hoeft en Johanna Kardux, red., *Connecting Cultures: The Netherlands in Five Centuries of Transatlantic Exchange* (Amsterdam 1994) 101-133, vooral 126; H.J. Brinks, 'Ocean Voyage Accounts 1856-1920' in *Origins* 8.1 (1990) 2-3. Veertien van de 23 collecties van immigrantenbrieven noemden de overtocht, maar opgemerkt moet worden dat de brievenverzamelingen waarin een beschrijving van de overtocht ontbrak, incompleet waren. Het is bijna niet voor te stellen dat degenen die net in Amerika waren gearriveerd dat niet aan hun verwanten melden. Beschrijvingen van de omstandigheden aan boord van zeilschepen geven P.R.D. Stokvis, *De Nederlandse trek naar Amerika 1846-1847* (Leiden 1977) 172-194 en Cees Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken. Emigratie via Rotterdam door de eeuwen heen* (Zwolle 1990).

<sup>3</sup> Melanie Perreault, 'Waterways in the Atlantic World: Contact and Cultural Negotiation Across a Liquid Landscape' in Heide Slettedahl Macpherson en Will Kaufman, red., *New Perspectives in Transatlantic Studies* (Lanham, NY 2002) 1-14.

<sup>4</sup> Donna R. Gabaccia, *Foreign Relations: American Immigration in Global Perspective* (Princeton 2012) en Michael Boyden, Hans Krabbendam, Liselotte Vandenbussche red., *Tales of Transit: Narrative Migrant Spaces in Atlantic Perspective, 1850-1950* (Amsterdam 2013).

De scheepvaartmaatschappijen kampten met het gebrek aan evenwicht tussen vervoersaantallen naar en van New York: de behoefte aan ruimte voor de reis naar het westen veroorzaakte een overcapaciteit voor de reis terug naar Europa. Bedrijven gingen zich steeds meer toeleggen op reclame om hun producten aan de man te brengen en bouwden bewust aan een imago om klanten te binden. Ze investeerden veel in culturele instrumenten.<sup>5</sup>

De hoofdvraag van dit artikel is of de primaire klanten, de landverhuizers, een rituele markering aan de overtocht gaven, waardoor deze een symbolische plaats kreeg en of die rol veranderde in de loop van de negentiende en twintigste eeuw. Door te letten op momenten van ritualisering, bijvoorbeeld door het uitvoeren van bijzondere, symbolische handelingen, komt de onderzoeker dicht bij het besef van het oversteken van fysieke en culturele grenzen. Tegelijk komt het onderzoek zo op het spoor van vorm- en betekenisverandering in tijd (de overgang van zeil naar stoom) en tussen klassen, seksen en nationaliteiten.

### Vorbereiding van de reiziger

De meeste trans-Atlantische reizigers zagen enorm tegen de reis op omdat de zee grillig en onveilig was. De Nederlandse rederijen deden hun best om de gevaren te relativiseren en de reiziger voor te bereiden. Zij kopieerden eerst buitenlandse voorbeelden vanwege het bescheiden volume in wederzijdse handel en verkeer tussen Amerika en Nederland in het midden van de negentiende eeuw. Zo waren de eerste brochures voor de Nederlandse markt bewerkt vertalingen van Duitse en Engelse reisgidsen. Deze publicaties gaven de klanten een eerste blik op de Amerikaanse samenleving en boden reisadviezen. Deze 'professionele' voorlichting vormde positieve verwachtingen in aanvulling en soms als correctie op persoonlijke informatiebronnen als brieven en gesprekken.

Naarmate de eeuw vorderde, werden de bureaucratische maatregelen sterker. De zorg van de reizigers verschoof van fysieke omstandigheden (eten, drinken, koken en slapen) naar juridische regels, die de toegang tot het land aangaven. Al in deze vroege periode gaven de brochures de fysie-

ke ongemakken een symbolische betekenis mee: zeeziekte en overgeven schoonden het lichaam en bereidden de immigrant voor op het nieuwe bestaan in Amerika.<sup>6</sup> Het is onwaarschijnlijk dat deze redenering werd overgenomen door de misselijke reizigers of dat dit hen hielp in de overgang naar een nieuw bestaan. Wel toonde deze voorstellingen aan dat de reis uitnodigde tot het bedenken van nieuwe betekenissen.

De brochures dienden als voorbereiding en troost voor de mogelijke onthutsende situaties, zoals stormen, een commanderende kapitein en klagende medereizigers. Ze stelden de gespannen reizigers gerust met sussende woorden over het geringe aantal schepen dat schipbreuk leed en de hoge kwalificaties van de schippers. Ze verhoogden de positieve verwachtingen bij de lezers en beloofden hun zoveel veiligheid aan boord, dat immigranten daar nog wel eens naar terug konden verlangen als zij op drift waren geraakt in de Nieuwe Wereld.

Het belangrijkste doel van de vervoersbedrijven was door deze informatie het gedrag aan boord te sturen, de klassenscheiding te bewaren en de bemanning af te schermen tegen vragen van de lagere klassen, die maar weinig informatie over de voortgang van de reis kregen. Ook schreven de brochures voor dat reizigers de officieren en eersteklaspassagiers met beleefdheid moesten benaderen. Deze regels golden als de wetten van een nieuw land en voor vertrek las de kapitein ze voor aan de reizigers.<sup>7</sup>

Zodoende bleef de orde op zee gehandhaafd, misschien nog meer dan op het vasteland. En de disciplinerende werkte. Gertrude Braat uit Amsterdam die in een gezelschap van 30 redelijk gegoede stadsgenoten in 1867 naar het Amerikaanse Westen emigreerde, voelde zich bevoorrecht gezien de Spartaanse omstandigheden van de tussendekspassagiers, die het niet waagden zich met de anderen te mengen. In datzelfde jaar maakte de Gelderse boer Bloemendaal mee dat lotgenoten uit Drenthe met getrokken

6 De meest gedrukte Nederlandse vertaling van een Duitse brochure was Moritz Beyer, *Het boek der landverhuizers; of Gids en raadsman bij de verhuizing naar Noord-Amerika, ten opzichte van den overtocht, de aankomst en de vestiging aldaar; ...* (Amsterdam 1846); de inhoud werd overgenomen in *Wegwijzer en raadgever voor landverhuizers naar Noord-Amerika, inzonderheid naar de westelijke staten: Ohio, Michigan, Indiana, Illinois, Missouri, Wisconsin en Iowa* (Zwijndrecht 1846); *De Vereenigde Staten van Noord-Amerika en de landverhuizing derwaarts* (Tiel 1846); M.D. Teenstra, *Mentor, de getrouwe leidsman en raadgever voor landverhuizers, die naar Noord-Amerika willen vertrekken* (Groningen 1855); *Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij, opgericht 1872: geregelde vaart tusschen Rotterdam/Amsterdam New York/Baltimore met de koninklijke poststoomschepen Maasdam ... Schiedam* (Rotterdam: Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij, 1888/1892). Aan deze brochure waren praktijklessen in het Engels toegevoegd.

7 Johan Stellingwerff en Robert P. Swierenga, red., *Iowa Letters: Dutch Immigrants on the American Frontier* (Grand Rapids 2004) 329.

5 Drew Keeling, 'The Business of Transatlantic Migration between Europe and the USA, 1900-1914,' (Dissertatie University of California, Berkeley, 2004). Voor een beschrijving van het leven tussendeaks in 1908: U.S. Immigration Commission, *Reports of the Immigration Commission* vol. 4: *Emigration Conditions in Europe* (Washington 1911) en vol. 37: *Steerage Conditions* 1-50.

messen een betere behandeling eisten.<sup>8</sup> Te veel ongelijkheid aan boord bracht de orde in gevaar.

Het gaat misschien te ver om aan deze brochures een rituele inhoud toe te schrijven, maar deze voorstelling van zaken had gevolgen voor de rituelen aan boord, vooral bij religieuze uitingen. Sommige kapiteins stonden godsdienst oefeningen niet toe en schrikten de vrome landverhuizers af door onophoudelijk te vloeken als er een storm uitbrak, terwijl de landverhuizers bij elkaar kropen om te bidden om genade. Andere hadden geen bezwaar tegen kerkdiensten of gingen zelfs voor. Veel passagiers namen deze uitnodiging graag aan omdat een dienst de routine doorbrak en troost bood op de eindeloze zee en een onzekere toekomst.<sup>9</sup>

Predikanten aan boord konden hun diensten intensiveren. De afgescheiden dominee Hubertus Budding belegde elke ochtend en avond gebedsdiensten tijdens de zes weken op zee in 1848. Bijbellezing en gezang wisselden elkaar af. Op woensdag kregen de kinderen catechisatie, hij had de lesboeken meegenomen. Hij vierde de veilige aankomst met een onderdeksse dankdienst. Nu was Budding wel een uitzonderlijke man, maar soortgelijke gezelschappen deden hetzelfde met predikanten of ouderlingen als voorgangers. Vooral Psalm 84 was populair omdat die uiting gaf aan geloofsvertrouwen en het verlangen om dichtbij God te zijn, blijkens de volgende verzen:

3. Mijne ziel is begeerig, en bezwijkt ook van verlangen, naar de voorhoven des HEEREN; mijn hart en mijn vleesch roepen uit tot den levenden God.

6. Welgelukzalig is de mensch, wiens sterkte in U is, in welker hart de gebaande wegen zijn.

8. Zij gaan van kracht tot kracht; een iegelijk van hen zal verschijnen voor God in Zion.

12. Want God, de HEERE, is eene zon en schild; Hij zal het goede niet onthouden dengenen, die in opregtheid wandelen.<sup>10</sup>

13. 'HEERE der heirscharen! welgelukzalig is de mensch, die op U vertrouwt.'

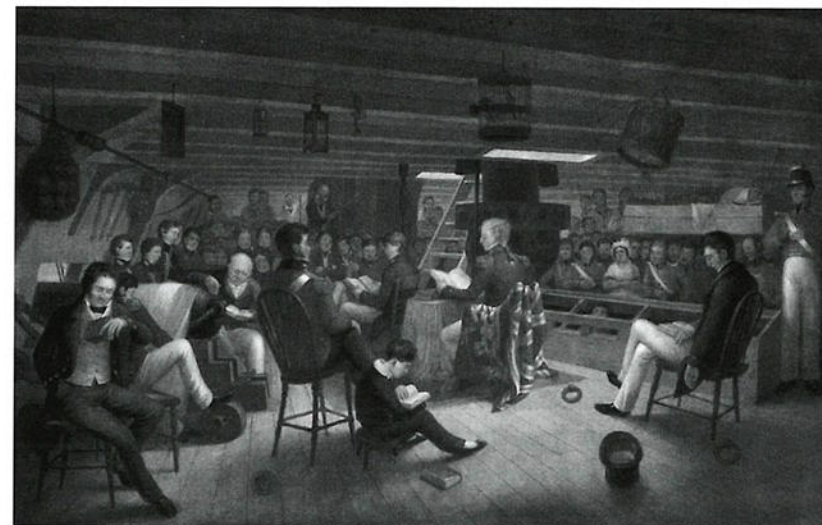
<sup>8</sup> Gertrude Braat Vandergon, *Our Pioneer Days in Minnesota* (Holland 1949) 10. E.J. G. Bloemendaal, *Naar Amerika* (Arnhem 1911) 10-11.

<sup>9</sup> Stellingwerff, *Iowa Letters* 59-60.

<sup>10</sup> Jacob H. Dunnink aan de familie van Harm Dunnink, Beaverdam, Michigan, naar Rouveen, Overijssel, september 1848, Herbert J. Brinks, red., *Dutch American Voices: Letters from the United States, 1850-1930* (Ithaca, NY 1995) 30; Stokvis, *Nederlandse trek*, 183.

Adriaan Zwemer, een Nederlandse predikant die in 1847 was geëmigreerd en in 1880 zijn vaderland weer bezocht om zijn geloofsgenoten gerust te stellen dat zijn kerkgenootschap nog even orthodox was, trok een parallel tussen het dagregister aan boord, waarop de voortgang van de reis was gepland en de levensgang van de mens: 'Zaterdag, 30 Aug. [1880], afstand van kaap Lizzard 236 Eng. Mijlen, afgelegd in 27 uren. N.B. 49° 53'; W.L. 11° 25'' Hij voegde hier aan toe:

Zulk een dagregister was gereed gemaakt tot Woensdag 10 Sept. – Oningevuld; want het is eene nog onvervulde profetie, van een vaart van 14 dagen. Zoo is ook het dagregister van ons leven; de lijst bepaalt 70 of 80 of eenige meer jaren als den langsten tijd voor de levensreis, en wat iedere dag brengen zal, daar weten wij niets van.<sup>11</sup>



*Kerkdienst aan boord van een Engels fregat. Olieverf door Augustus Earle (1793). Collectie National Maritime Museum Greenwich.*

Georganiseerde katholieke gezelschappen waren zeldzamer en moesten zich vaker koest houden vanwege antipaapse sentimenten. Katholieke gelovigen hadden een groter gebedsrepertoire dan hun protestantse medepassagiers. Angela Heck, een Duitse emigrante die van Antwerpen naar New York in het voorjaar van 1854 in een verschrikkelijke storm verzeild

<sup>11</sup> A. Zwemer, *Reisbeschrijving door den WelEERw. Heer Ds. A. Zwemer, te Graafschap, (Michigan Noord-Amerika.) alsmede eenige kerkelijke rapporten over vrijmetselarij* (Middelburg 1880) 73.

raakte, hoorde alle driehonderd schepelingen hardop bidden en de rozenkrans opzeggen. Iedereen die niet mee kon bidden moest het maar leren. Ze riepen alle heiligen in de hemel aan, God zelf, de heilige moeder Gods, en Sint Nicolaas, maar het weer werd alleen maar slechter. Ze werden zo bang dat ze zelfs ophielden met bidden. Ze biechtten hun zonden op en waren bereid te sterven, maar bleven elke ochtend en avond hun rozenkrans drie keer bidden. In zulke situaties waren rituelen onmisbaar en onvervangbaar.<sup>12</sup>

Te midden van protestanten waren rooms-katholieke immigranten op hun hoede en waagden ze het niet om een kruisteken te slaan. Dat onderzocht de 32-jarige priester Adrianus van de Braak, die in de eerste klas van Le Havre naar New York toog aan het einde van de zomer van 1852 op een zeilschip met 500 tussendekpassagiers, waaronder 150 Joden en vele Duitse katholieken. Hij verborg zijn professie en hield alleen de vrijdagse vasten in ere. De weerstand tegen zijn geloof viel echter mee. Vrij snel raadden zijn medepassagiers zijn godsdienstige achtergrond vanwege zijn regelmatige lezing van zijn brevier, maar ze vielen hem niet lastig. Hierdoor aangemoedigd verlegde hij zijn grenzen omdat hij een rolmodel was geworden. Hij liet een stervende vrouw een kruisje kussen en een medaillon van Maria. Hij legde directe verbanden tussen de ups en downs en zijn geestelijk leven. Zeeziekte vatte hij op als aansporing om boete te doen en een gunstige wind was gebedsverhoring van de eerste Amerikaanse heilige, Rosa van Lima. Deze ervaringen maakten hem zelfverzekerd toen zijn schip aanlegde. Ook katholieke rituelen bleken waardevol tijdens de reis.<sup>13</sup>

Deze rituelen kunnen gezien worden als voortzettingen van het leven aan land en zijn niet nieuw, maar krijgen door de locatie nieuwe betekenis. Aangezien ze wel op de heen- en niet op de terugreis werden uitgevoerd, waren ze tekenen van continuïteit. De terugreis werd haast nooit per groep gemaakt, dus er waren minder vaak collectieve kerkdiensten van de eigen gezindte.

Nieuwe elementen verschenen bij de rituelen bij leven en dood. Statistisch gezien overleed gemiddeld één procent van de passagiers (twee personen) op zee tussen 1836 en 1853. Als de matrozen het stoffelijk overschot in een zak of ruwe kist, verzwaard met stenen of zand over boord zetten

12 Walter D. Kamphoefner, Wolfgang Helbich, and Ulrike Sommer, red., *News from the Land of Freedom: German Immigrants Write Home* (Ithaca, NY 1991) 371-372.

13 Dagboek aantekeningen 22 en 23 augustus, 1 en 15 september 1852. 'Dagboek en brieven van Adrianus van de Braak, augustus 1852-augustus 1853', Doos 21, folder 136, H. van Stekelenburg Collectie, Roosevelt Study Center, Middelburg. Nederlandse katholieken verkozen havens in België, Frankrijk en Duitsland boven Nederlandse en Duitse havens. Swierenga, *Connecting Cultures*, 111.

na het opzeggen van het Onze Vader en een paar Bijbelverzen, verdwenen alle godsdienstige scheidslijnen. Welke overtuiging men ook had en welke plaats aan boord men ook innam, allen luisterden naar de lezing en waren getuigen van de laatste zet. Derk en Louise Arnaud zagen in september 1846 drie kinderen een zeemansgraf krijgen na het lezen van Psalm 24 en het Onze Vader. Twintig jaar later ervoer de achtjarige Gertrude Braat dat een begrafenis op zee altijd de zorgen deed oplaaien over de kwetsbaarheid van de zwaksten aan boord. Ze had meegemaakt dat een vrouw in een zwarte zak in de oceaan was neergelaten, een man en twee dochtertjes in tranen achterlatend. Ook zij voelde zich beroofd. Het was niet alleen het gemis, maar de gedachte dat de overledene alleen achterbleef terwijl het schip doorvoer. Deze ervaring verhevigde haar zorgen over hun moeder, die het zwakste gestel van het gezin had.<sup>14</sup>

De ernst van het leven, of liever de dood, kwam vaker in de verslagen voor dan de vrolijke gebeurtenissen, maar ook het laatste had rituele elementen. Kinderen stierven, maar werden ook geboren. Of ze ook gedoopt werden is onwaarschijnlijk, wel ontvingen de *zeebaby's* de naam van het schip, zoals in de zomer van 1847 toen een boreling de naam *Albatros*, kreeg.<sup>15</sup> Rituelen rond verjaardagen kwamen vaker voor. Toen een Duitse emigrant de leeftijd van 25 bereikte op de vooravond van Sint Jan (23 juni) in 1854, werd de verjaardag aangegrepen om een midzomerfeest te vieren. De jarige kreeg een fles wijn en symbolische geschenken: een palmtak, een stuk worst, een limoen en wat gedroogde pruimen. Bemanning en schepelingen dronken hem samen gezondheid toe. Mogelijk namen de Amerikaanse eigenaars en bemanning het initiatief voor deze dronken, want ze vierden ook 4 juli, Onafhankelijkheidsdag, op deze wijze. Iets van dit enthousiasme sloeg over op de passagiers, want na aankomst in New York namen de schepelingen de kapitein op hun schouders en gaven hem een ovatie.<sup>16</sup> Het is aannemelijk dat dit soort ontladingen meer aan de Amerikaanse dan aan de Europese kant van de reis geschiedden.<sup>17</sup>

14 Gertrude Braat Vandergon, *Our Pioneer Days in Minnesota* (Holland 1949) 12.

15 Het Albatrosverhaal werd verteld door Hendrik Dam in Lucas, *Dutch Immigrant Memoirs*, 1: 309. Vaker ontving het kind de scheepsnaam als tweede naam, *New York Times*, 1 januari 1884: de geboorte van Lena Edam Robenheim; Raymond L. Cohn, 'Mortality on Immigrant Voyages to New York, 1836-1853' *Journal of Economic History* 44 (1984) 289-300. Ik vond geen aanwijzingen voor huwelijksluitingen of doopplechtigheden aan boord.

16 Johannes Remeus in Lucas, *Dutch Immigrant Memoirs* 2, 97-101.

17 David Fitzpatrick's uitstekende collectie *Oceans of Consolation: Personal Accounts of Irish Migration to Australia* (Ithaca, NY 1994) vermeldt ook geen ceremonie als de evenaar overgestoken wordt.

De strenge regels aan boord van zeilschepen ontnamen passagiers en immigranten niet alle ruimte voor eigen inbreng. Ze kookten hun eigen eten en maakten hun eigen hutten schoon en waren zelf verantwoordelijk voor vermaak. De Friese Johannes van Dijk noteerde in 1881 zijn observaties over het vermaak dat de passagiers zelf verzorgden: 'Hier speelt en danst men, daar zingt men psalmen en liederen, verder maakt men gijmnastiek of vertoont men kunsten, gindsch vermaakt zich een troepje met de kaart of dominospel, verderop ziet men eenigen lezen, anderen staan samen te vertellen en hun pijpje te rooken.'<sup>18</sup> De Enkhuizer boer Melchior Siebe Bakker kon overal de humor wel van inzien en vermaakte zich tijdens zijn reis in 1871 kostelijk om de ruwe Ieren, die vrolijk geworden door de drank, hun harmonica's meenamen naar de slaapzalen en met dans en gezang de andere passagiers uit hun slaap hielden. Als de hofmeester hen naar hun bed had gejaagd, herhaalde het spektakel zich totdat iedereen uitgeput was.<sup>19</sup>

Sommige landverhuizers werden ter plekke aangeworven als personeel. Dat was een uitkomst voor passagiers die geen geld genoeg hadden voor de overtocht, zoals Evert Zagers uit Drenthe die in 1847 de reis maakte:

Ik werd op het schip aangesteld om kok te zijn en mijne vrouw moest oude en jonge vrouwen en kinderen helpen, en zou dan in de week 30 stuivers verdienen. Dit gaf ons goeden moed, dat alles wel terecht zou komen.<sup>20</sup>

De overgang van zeil naar stoom moderniseerde de reis en maakte die ook onpersoonlijker, met minder traditionele rites en meer nieuw-bedachte. Dat moest ook wel aangezien het aantal passagiers per schip in zestig jaar tijd vertienvoudigde van een gemiddelde van 132 in 1847 tot 1372 in 1907. De dood werd minder zichtbaar, want nog geen tiende van een procent van de passagiers overleed en de begrafeningen werden geen publieke schouwspelen.

18 Johannes van Dijk, 'Zes maanden in Amerika', manuscript Calvin College, Grand Rapids, Michigan, USA, Immigrant letter collection, 15.

19 Siebe Baker, 'My voyage to America', Enkhuizen, februari 1872. Calvin College, Grand Rapids, Michigan, USA, Immigrant letter collection, 7.

20 Lucas, *Dutch Immigrant Memoirs* 1:73. L.A. van der Valk, 'Landverhuizers via Rotterdam in de negentiende eeuw' in *Economisch en Sociaal-Historisch jaarboek* 39 (Amsterdam 1976) 167. In 1873 vertrok het laatste zeilschip met landverhuizers uit Hamburg; Guenter Moltmann, 'Steamship Transport of Emigrants From Europe to the United States, 1850-1914: Social, Commercial and Legislative Aspects' in Klaus Friedland, red., *Maritime Aspects of Migration* (Koeln 1989) 311, in Noorwegen gebeurde dat in 1874 en in Rotterdam *Verslag van den toestand er gemeente Rotterdam over het jaar 1873* (Rotterdam 1874) 217.

len.<sup>21</sup> De kortere reis stroomlijnde het leven aan boord. De overtocht kreeg het karakter van een veerdienst.<sup>22</sup> De scheepvaartmaatschappijen bedachten nieuwe routines voor aan boord gaan, vertrek, afscheid, installering en omgang aan boord en aankomst.

## Veranderingen

De oprichting van de Nederlands Amerikaanse Stoomvaart Maatschappij (NASM) of de Holland-Amerika Lijn (HAL) in 1873 gaf Rotterdam haar rol als emigratiehaven, die zij in de achttiende eeuw had ingenomen, terug. De Nederlandse markt was echter niet groot genoeg voor deze kapitaalintensieve bedrijfstak. De HAL kon niet voorop lopen en maakte het beste van haar tweederangs status door Hollandse waarden als degelijkheid, properheid en persoonlijke aandacht aan te bieden als aantrekkelijk alternatief voor de steriliteit van de Britten, de knoflookgeur van de Italianen en Grieken, de Franse nonchalance of elegantie en de Duitse overdrevenheid. Betrouwbaarheid en rust waren de *unique selling points* van deze tijd.<sup>23</sup>

De voorschriften van de zeilvaart maakten plaats voor de verordeningen van de stoommaatschappijen. Het vertrek werd scherp gemarkeerd door drie uithalen van de scheepshoorn. Emotie management deed zijn intrede en perkte het aantal afscheidnemers aan boord in. Het wuiven van de zakdoeken nam de plaats in van het persoonlijke afscheid aan boord. Vanaf 1904 huurde de HAL-directie een bandje om afleiding te bieden voor het hartzeer van het vertrek. De betaalde musici die de salons opvrolijkten

21 A. van Malsen, *Achtal brieven mijner kinderen uit de kolonie Holland in Amerika* (Zwijndrecht 1848); A. Brummelkamp, *Stemmen uit Noord-Amerika* (Amsterdam 1847) 28-32; Stokvis, *Nederlandse trek*, 181 en Stadsarchief Rotterdam, inv. 318.04, Holland-Amerika Lijn, Passage A 159 Westbound, 1907.

22 Robert Russell, *North America: Its Agriculture and Climate* (Edinburgh 1857) 1.

23 Voor het belang van nationale scheepslijnen voor de eigen identiteit zie: Bard Kolltveit, 'Scandinavian and Baltic Transatlantic Passenger Lines' in Friedland, red., *Maritime Aspects* 133-143; Edward P. de Groot, *Per Mailboot naar Amerika. Vijftig jaar Noordatlantische passagiersvaart onder Nederlandse vlag* (Bussum 1980) 26-27; Johan de Vries en Leo Webers red., *Limperg's dagboek van zijn studiereis naar de Verenigde Staten in 1929* (Leiden 1979) 3; A.D. Wentholt, *Brug over de oceaan. Een eeuw geschiedenis van de Holland Amerika Lijn* (Rotterdam 1973) 170. Stadsarchief Rotterdam, HAL directie, inv. 318.02, rapport van Mr. W.H. van den Toorn, 16 augustus 1885 dat beweerde dat properheid belangrijker was dan schoonheid in het aantrekken van passagiers.

hadden hun tussendekse pendant in de spontane jamsessies van de massa's.<sup>24</sup>

De schaalvergroting noodzaakte nieuwe procedures om de passagiersstromen te beheersen. Hieronder vielen minimumeisen aan beschikbare ruimte, scheiding van de seksen en hygiënische handelingen om uitbraak van ziekten te voorkomen die de reputatie en daarmee de continuïteit van de onderneming bedreigden. Ook de bemanningsleden moest zich aanpassen en kregen strengere instructies waar ze mochten komen, roken en hoe ze zich moesten kleden. Het toezicht nam toe, zowel door de maatschappijen zelf als door striktere regels door de overheid.<sup>25</sup> Amerika als ontvangende partij had daar meer belang bij dan Nederland omdat het land van aankomst de gevolgen van ontsparingen moest dragen.

Het rituele element was zichtbaar in de voorbereiding van de passagiers op de reis. Het landverhuizershotel leek in zijn inrichting op de scheepskwartieren en de landverhuizers kregen daar alvast eetgerei en een deken voor aan boord.<sup>26</sup> De nieuwe klassenindeling definieerde alle derdeklaspasagiers als emigranten die zich aan een nauwkeurig fysiek onderzoek moesten onderwerpen bij vertrek en aankomst. Zo ontvingen ze het stempel van mogelijke bedreiging voor de volksgezondheid.<sup>27</sup> De inspectieprocedures die Amerika aan de consulaten opdroeg moesten in heel Europa gelijk zijn om de concurrentie niet te verstoren en geen lekken in het systeem te laten

24 Een beschrijving van de gevoelens rond het vertrek geeft Thadema, 'Bij het afgaan van de Amerikaansche boot' in *De Wereldburger* (25 juli 1890) 154-157; Brinks, *Dutch American Voices* 306 (1904). Zie de verslagen, vooral over muziek in de Dutch Immigrant Papers, Heritage Hall, Calvin College, Grand Rapids, Michigan: Martin Hulst, *Rijndam*, 23 september 1903; Klaas Hoeksema, *Rijndam*, 21 april 1905; J.A.W. Op de Woerd, 17 april 1914; James Blok, *Rijndam*, 1920 beschrijft hoe iedereen uit volle borst 'Wien Neerlands bloed' meezingt; Cornelis van der Stelt, *Nieuw Amsterdam*, 1 februari 1921. Zie ook de brief van Louis van Koert aan Ferdinand Domela Nieuwenhuis te Chicago 3 mei 1893: 'Wij hadden de eerste drie dagen mooi weer, en dan was alles aan dek, daar zag je een groepje Hollanders psalmen zingen en wien neerlands bloed, en elders waren de vreemdelingen aan het muziek maken en dansen...' Domela Nieuwenhuis Collectie, IISG, Amsterdam.

25 Stadsarchief Rotterdam, HAL directie, inv. 318.02, ingang V 112, rapporten van Mr. W.H. van den Toorn, 11 september 1886 en 26 april 1887.

26 'Naar Amerika,' *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 10 juli 1893; Verslagen in de Dutch Immigrant Papers op Calvin College: Sierd Veenstra, 10-25 april 1887, *Zaandam*; Cornelis J. Koster, 9-24 april 1892.

27 'Powderly Report, European Investigation, 1906-1907' July 1906. Microfilm U.S. Immigration Service, Bureau of Immigration Records, rol 1, 20-22; *Reports of the Immigration Commission*. Vol 4. *Emigration Conditions in Europe* (Washington, DC 1911) III. Tussen 1 januari 1904 en 4 september 1908 werd aan 2.523 emigranten de overtocht geweigerd, maar het aantal nam geleidelijk af van 800 naar 200 per jaar.

ontstaan. Die taak was echter te groot en soms werden de regels alleen voor de schijn toegepast. Zo kregen veel reizigers een prik zonder inhoud als vervulling van de vaccinatieplicht of alleen maar een stempeltje op hun vaccinatiekaart. Ook over de aankomst was nagedacht. Sommige bedrijven gaven vrouwen wat snoepgoed en mannen een pijp met tabak om de herinnering aan de reis positief te 'framen'.<sup>28</sup> Versnaperingen speelden een dubieuze rol in de scheiding van de klassen aan boord. De bovendeck-passagiers gunden de andere passagiers soms wat van hun overvloed, maar vaker vermaakten ze zich door snoep, sigaren of kleingeld tussen de tussendekse reizigers te gooien om hen te zien knokken voor de buit.

Het gebrek aan een zichtbare grens weerhield emigranten er niet van om hun verhuizing met een ritueel te markeren. De vijftiengjarige Daniël Koppenol trok in 1910 precies halverwege zijn reis naar New York zijn ondergoed uit, nam een bad en trok Amerikaanse kleren aan.<sup>29</sup> Hij was niet de enige die van kleren wisselde. Voor het aanleggen in New York was er een verkleedpartij. Sommige historici denken dat immigranten zich uit nationale trots hulden in hun beste kleren of klederdracht, maar het is aannemelijker dat ze een goede indruk op de autoriteiten wilden maken en advies van voorgangers volgden. In een paar gevallen weten we dat zeker, een Nederlandse vrouw legde de zoom uit haar dochters jurk om haar loopbeugel te maskeren.<sup>30</sup>

Verschillen in nationaliteit, geloofstraditie, klasse, tijdperiode en reisgezelschap bepaalden het al of niet rituele karakter van de reis. De schaarste aan bronnen over symbolische handelingen onder Nederlandse emigranten was een gevolg van het feit dat ze zich aan boord van de HAL thuis voelden, ook de derdeklaspasagiers. Grietje Oosterheerdt schreef in 1911: 'Wij Hollanders kunnen zoo merken dat wij meer voorrechten hebben dan de overigen. We worden in alles eenigzins voorgetrokken, precies als de jongste kinderen.'<sup>31</sup> Ze waren meer passagiers dan emigranten. Hun aanvoerlijnen waren kort, ze mengden pas aan boord met anderen en konden

28 Immigration Commission vol 37: *Steerage Conditions*, 38.

29 L.W. Koppenol, red., 'Het reisverslag van een Hoogvlietse emigrant. Een door Daniël Koppenol geschreven verslag van zijn reis naar Amerika in 1910', in: *Historisch jaarboek Hoogvliet* 3 (1997) 78-81; Dagboek 'Naar Amerika,' 19-20 juli 1921. Van Hinte Collectie, Historisch Documentatiecentrum voor het Nederlands Protestantisme aan de Vrije Universiteit Amsterdam.

30 Peter Mesenhöller, red., *Augustus F. Sherman: Ellis Island Portraits, 1905-1920. Historical Essay by Peter Mesenhöller* (New York 2005). Zie artikel 'Naar Amerika' *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 12 juli 1893. Interview met Jessie Steinstra Eezmoneit, 23 februari 1993. Ellis Island Oral History Project, New York.

31 Grietje Oosterheerdt, 13 september 1911, 11, Dutch Immigrant Papers, Heritage Hall, Calvin College, Grand Rapids, Michigan, USA.

makkelijk communiceren met de bemanning. Hun economische positie maakte het mogelijk om in de tweede klasse te reizen, zodat ze pas bij aankomst echt met hun nieuwe status als nieuwkomer werden geconfronteerd. Grietje verzuchtte bij aankomst:

Ja heusch, ik gevoeld me hier nog zoo vreemd. De menschen om ons toe kijken ons zoo vreemd aan. De taal is voor ons geheel onverstaaenbaar. De omgeving is geheel verschillend van die in Holland. Daar zoo landelijk hier zoo grootsch. Daar zoo Hollandsch, hier zoo Amerikaansch. Daar zoo rustig, hier zoo gejaagd. Alles om er hoofd-pijn van te krijgen.<sup>32</sup>

Een Nederlandse getuige bevestigt Grietjes ervaring: Nicholas Van Andel luisterde met verbazing tijdens zijn overtocht in 1910 naar een groep van veertig meisjes die een treurig lied aanhieven. Ook de andere passagiers bleven luisteren. Later ontdekte hij dat ze Joodse gebeden zongen.<sup>33</sup> Egbert Plet uit Sexbierum zag als tweedeklaspassagier ook de Russische Joden aan boord ijverig hun gebeden opzeggen:

als ik 's morgens 6 uur of halfzeven aan 't dek kwam liepen er al met hun gezicht naar het Oosten gekeerd, hun morgengebeden te prevelen. Des daags zongen ze hun godsdienstige en vaderlandsche liederen.<sup>34</sup>

Bij aankomst speelde een Amerikaanse band wel wat vrolijke muziek, maar dat was niet voldoende om de angstgevoelens te verdrijven die de lagere klassen hadden voor het selectieproces op Ellis Island. Achteraf gezien had dit moment van aankomst misschien wel de meest rituele inhoud voor de derdeklas passagiers. De behandeling op Ellis Island, waar volgens het gerucht alles slecht was behalve het eten, bleek in 1992, bijna vier decennia

32 Oosterheerdt, 13 september 1911, 12B-13. In de jaren 1870 vervoerde Rotterdam meer Nederlandse dan buitenlandse emigranten. Na 1877 waren de buitenlanders in de meerderheid. In 1921 reisde 51 procent van alle passagiers uit Rotterdam in de derde klasse, maar slechts 39 procent van de Nederlandse emigranten. Hun aandeel steeg in 1923 tot 43 procent. *Verslag toestand gemeente Rotterdam 1921 en 1923*, 319 en Stadsarchief Rotterdam, inv. 318.04, Holland-Amerika Lijn, Passage A 159 Westbound, 1921. Voor alternatieve verhalen over emigranten die maanden onderweg waren door Europa zie Bram Beelaert red., *Red Star Line Antwerpen, 1873-1934* (Leuven 2013).

33 Geciteerd in Brinks, 'Ocean Voyage Accounts 1856-1920' *Origins* 8.1 (1990) 28-29; origineel in de Nicholas Van Andel Collection, Heritage Hall, Calvin College, Grand Rapids, Michigan, USA.

34 Egbert Plet, *Noordam*, 30 mei 1913, 4; Dutch Immigrant Papers, Heritage Hall, Calvin College, Grand Rapids, Michigan, USA.

nadat deze faciliteit was gesloten, een eenheid brengende ervaring voor Europese immigranten te zijn geworden. Hier maakten gestrande tussendeckspassagiers kennis met moderne rituelen. De dertienjarige Martin Koopal herinnerde zich over 1923 dat de behandeling een eigen ritueel kende: het plotseling luiden van bellen deed mensen gaan naar rijen mysterieuze deuren die in verbinding stonden met andere ruimtes. Het dagelijks hoogtepunt was de poging van een omvangrijke Afro-Amerikaanse ambtenaar om de namen uit te spreken van degenen die mochten vertrekken.<sup>35</sup> Hoe enerverender de overtocht, hoe meer waarde er aan de rituelen werden gehecht. Per klasse was er een gedeelde ervaring, die een culturele betekenis aan de reis verleende. Kathy van Til zag in 1916 een emigrant zijn laatste centen neerleggen op de hoek van een straat in Hoboken en verklaren dat hij niets meer had en dus een nieuw begin van zijn leven in Amerika ging maken.<sup>36</sup>

## Invloed van het toerisme

Door het groeiende toerisme naar Europa kwamen er nieuwe culturele rituelen bij. Het is verleidelijk om bij voorbaat de rituele inhoud van de immigrantenervaring hoger aan te slaan dan die van toeristen omdat angstgevoelens sterker zijn dan een vakantiegevoel. Toch had toerisme ook een ritueel aspect. Recente studies over Amerikaanse toeristen stelden hen voor als ontdekkingsreizigers die werden ingewijd in de Europese wereld, die ze leerden waarderen zonder hun eigen land te denigreren. In de jaren 1920 ging het om jaarlijks een kwart miljoen verwachtingsvolle reizigers die hoopten op positieve ervaringen en alternatieven voor hun voorspelbare Amerikaanse bestaan. Deze toeristen voelden zich bevoorrecht en bewaarden hun herinneringen. Vooral studenten trokken erop uit en voldeden misschien wel het meest letterlijk aan de term *rite de passage*.<sup>37</sup> De schaalvergroting en uitbreiding van doelgroepen vereiste aanpassingen in het culturele aanbod op zee. De concurrentie met en tussen Britse en Duit-

35 J.H. van der Boom, ed., 'Verslag van een ooggetuige. Een interview met Martin Koopal die in 1923 met zijn ouders, broers en zuster naar de Verenigde Staten emigreerde' in *In den Vreemde* 5.1 (maart 1994) 39-45.

36 Kathy van Til, 'We van Tils have come a long way.' Unpublished term paper, Calvin College, 1980, Heritage hall, Immigrant Genealogies, 2.

37 Mark Rennella, 'Planned Serendipity: American Travelers and the Transatlantic Voyage in the Nineteenth and Twentieth Centuries', in: *Journal of Social History* 38 (2004) 365-383; Christopher Endy, 'Travel and World Power: Americans in Europe, 1890-1917', in: *Diplomatic History* 22 (1998) 565-594.

se schepen om de snelste overtocht maakte de reizigers onderdeel van een race. De ontwerpers deden hun best om de schepen op hotels of kastelen te laten lijken en dus een specifieke ervaring aan te bieden.<sup>38</sup>

De aantallen eersteklaspassagiers waren het meest voorspelbaar, wie vertrok, kwam ook weer terug. Maar het aandeel in het totaal aantal mensen aan boord verschilde sterk. De eerste klas nam 12 procent van de passagiers voor zijn rekening op de tocht naar New York en 21 procent naar Europa. Het percentage tweedeklaspassagiers was bijna gelijk in beide richtingen, maar op de route van Rotterdam naar New York waren er meer dan twee keer zoveel als op de terugreis.<sup>39</sup>

Tabel 1: Aantallen en percentages passagiers per klasse uit Rotterdam en New York aan boord van de HAL schepen, 1901-1922.

Klasse	Afvaart Rotterdam		Afvaart New York	
Eerste	97.125	11,8	86.634	21,1
Tweede	184.373	22,5	84.537	20,6
Derde	539.049	65,7	239.326	58,3
Totaal	820.547	100%	410.497	100%

De sfeer tussendeaks was vaak tegengesteld aan die in de andere twee klassen: landverhuizers daar waren onzeker, angstig en in afwachting van een permanente verandering, de reizigers in andere klassen waren zelfbewust, vol verwachting en wisten dat hun tocht van tijdelijke aard was. Aanvankelijk kregen de derdeklaspassagiers de schuld van de slechte omstandigheden aan boord, maar na 1880 kregen de autoriteiten in de gaten dat zij daar niet veel aan de condities konden veranderen. In 1910 hielden zij de scheepvaartmaatschappijen verantwoordelijk voor de kwaliteit van het verblijf aan boord. De immigratieautoriteiten realiseerden zich dat de ervaringen tijdens de reis uit Europa een belangrijke factor waren die de kans van slagen van de immigrant in het land van aankomst beïnvloedden. Hoe slechter de behandeling aan boord was, hoe kritischer ze op de Amerikaanse samenleving werden, waardoor de kans toenam dat ze niet assimileerden. Voor de landverhuizers werd de westwaartse reis zelf als overgangsrитуeel beleefd. Vroeger of later tijdens de reis merkten de landverhuizers dat ze van status veranderden, van Europeaan naar een proto-Amerikaan. Voor de

38 Stephen Fox, *The Ocean Railway: Isambard Kingdom Brunel, Samuel Cunard, and the Revolutionary World of the Great Atlantic Steamships* (London 2003) 168-225 en 310-335.

39 Stadsarchief Rotterdam, inv. 318.04, Holland-Amerika Lijn, Passage A 159, Westbound and Eastbound, 1901-1922.

vermogender klassen werd de oostwaartse reis een overgangsrитуeel waardoor ze de status van kosmopolitische Amerikaan konden bereiken omdat ze op een Europese ervaring konden bogen.

De samenstelling van de passagiers aan boord schiep de conditie voor het repertoire aan rituelen. Dat werd duidelijk in de grootschalige Nederlandse emigratiegolf na de Tweede Wereldoorlog. De massale uittocht van 'overbodige' landgenoten met gecharterde Nederlandse schepen naar Noord-Amerika en Australië verhoogde de nationale homogeniteit onder de passagiers. Deze eigenschap versterkte het religieuze ritueel aan boord, omdat de populatie hoofdzakelijk uit Nederlanders bestond. Religie werd geïnstitutionaliseerd in de functie van de boordpredikant. De gecharterde emigratieschepen voor de Nederlanders die vooral naar Canada togen, vielen nu onder een officieel emigratiebeleid. Daarin paste ook de pastorale zorg georganiseerd per zuil. De gereformeerde kerken hadden in 1948 het initiatief genomen om de eerste boordpredikanten op de lijndiensten van de HAL mee te laten varen. Zij gingen voor in kerkdiensten en verleenden pastorale zorg. Spoedig financierde de overheid deze functies. De scheepvaartmaatschappijen boden meereizende geestelijken zelfs korting aan. Het was namelijk in beider belang dat de zielzorg doorgang kon vinden.

De aanwezigheid van geestelijken verzachtte de overgang en hun inzet verlaagde de drempel tot vertrek. Lieder en psalmen als 'Scheepke onder Jezus' hede', 't Hijgend hert der jacht ontkomen,' en Psalm 146: 'Zalig hij die in dit leven, Jacobs God ter hulpe heeft' gaven uiting aan de troost van de christelijke traditie. Naast raad en troost en zorg voor de morele orde aan boord, droegen protestantse kerkelijke werkers actief bij aan het informeren van potentiële emigranten. Katholieke geestelijken mochten echter niet teveel propaganda maken. Beide groepen vormden een cruciale factor in de aansluiting bij verwante kerken in het land van vestiging. Door de komst van de luchtvaart 1958 verloren deze rituelen hun functie.<sup>40</sup>

## Conclusie

Wat valt er over de culturele betekenis van de reis voor immigranten en passagiers te zeggen en wat voegt dit aspect van de reis toe aan het trans-Atlantische migratieonderzoek? Dit artikel zocht naar antwoorden in bron-

40 Enne Koops, *De dynamiek van een emigratiecultuur. De emigratie van gereformeerden, hervormden en katholieken naar Noord-Amerika in vergelijkend perspectief (1947-1963)* (Hilversum 2010) 231-257.

nen over Nederlandse emigranten die tussen 1840 en 1960 naar de Verenigde Staten trok. Ten eerste bevestigen deze bronnen dat de reis meer was dan enkel een transportmoment. Onder invloed van de massaliteit kreeg de reis zelf steeds meer het karakter van een ritueel. Naast immigranten ontdekten ook scheepvaartmaatschappijen en immigratieautoriteiten de culturele betekenis van de overtocht. Op de westelijke route werden emigranten zich bewust van hun nieuwe status en naar het oosten (van Amerika naar Europa) werden de reizigers ingewijd in een kosmopolitische ervaring. Ten tweede is er een verfijning mogelijk van het type ritueel dat afhing van tijdvak, soort vervoer, klasse, leeftijd, nationaliteit en gender.<sup>41</sup> Als we ons beperken tot het vervoer, valt op dat de kleinschaliger zeilvaart groepen passagiers meer ruimte bood voor individuele arrangementen met scheepseigenaren. Zij konden aan boord nog een deel van hun levenswijze en rituelen voortzetten. De lengte van de reis in de jaren 1840 van tussen de 30 en 60 dagen had meer het karakter van een pelgrimstocht, gemarkeerd met godsdienstige uitingen. Stoomvaart onderwierp de reizigers aan nieuwe regimes, die minder persoonlijk waren. De schaalvergroting van de bedrijfstak trok nieuwe armere groepen uit verdergelegen Europese landen naar de Nederlandse havens en deed de variatie toenemen en Nederlandse passagiers in status stijgen.

In het verlengde hiervan is, ten derde, een zinvol onderscheid te maken tussen rituelen die de onderneming bedacht en die de klanten uitvoerden. De persoonlijke inbreng van passagiers ging verloren, al bleef die incidenteel bestaan. In plaats daarvan werden ze veel meer in de gaten gehouden. Besef van gezondheidsrisico's en verscherpt toelatingsbeleid waren daar debet aan. Onder invloed van het toerisme werd het culturele aspect aan boord sterker, wat zich vertaalde in het aanbieden van muziek, spelletjes en dinerceremonies. Maar dit was wel voor de bovenlaag. Voor de derde klasse was er minder aanbod, maar meer ruimte voor improvisatie, wat een rijkere kweekvijver voor individuele rituelen opleverde. Het zou interessant zijn om te onderzoeken of daarvan iets terug te vinden is in immigrantenbrieven van andere nationaliteiten, aangevuld met het onderscheid tussen vrouwen en mannen, alleengaanden en gezinnen of groepen. Kortom, hier ligt nog een oceaan van onderzoeksmogelijkheden voor ons.

Tot slot werd duidelijk dat rituelen en culturele uitingen de passagierssamenstelling weerspiegelden. De ruimte en beperkingen aan boord wer-

<sup>41</sup> Gisela Welz, 'The "Grand Narrative" of Immigration: Managing Ethnicity in a Museum Context,' in Regina Bendix en Herman Roodenburg red., *Managing Ethnicity: Perspectives From Folklore Studies History and Anthropology* (Amsterdam 2000) 61-75.

den steeds meer van buitenaf opgelegd, al bleven landverhuizers daaraan hun eigen bijdrage leveren. Maatschappelijke en economische ontwikkelingen waren steeds duidelijker in het leven aan boord terug te vinden.

### Over de auteur

**Hans Krabbendam** is als historicus werkzaam aan het Roosevelt Study Center in Middelburg ([www.roosevelt.nl](http://www.roosevelt.nl)). Hij studeerde geschiedenis aan Kent State University, Ohio, USA en in Leiden waar hij in 1995 promoveerde. Zijn onderzoeksbelangstelling richt zich vooral op de geschiedenis van de Nederlandse emigratie naar de Verenigde Staten waarover hij in 2006 *Vrijheid in het verschiet. Nederlands emigratie naar Amerika, 1840-1940* publiceerde en de Amerikaanse religieuze geschiedenis.