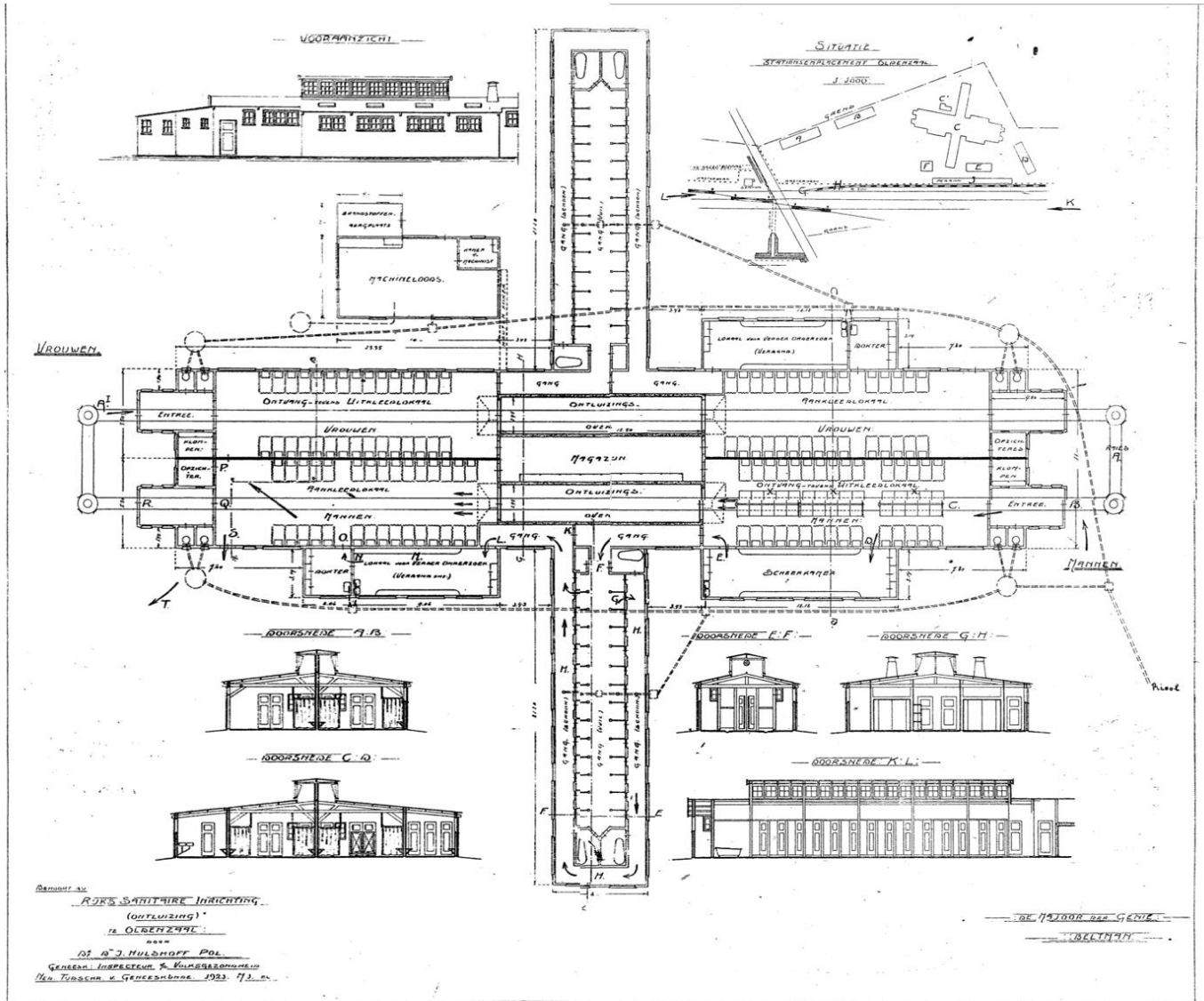


# Nederland als doorreisland

## De controle op transmigranten in Nederland tijdens het Interbellum



D. J. HULSHOFF POL, DE ONTLUIZINGSINRICHTING TE OLDENZAAL.

Camille Koren

Masterscriptie Cities, Migration and

Global Interdependence

Begeleider: Prof. dr. M.L.J.C. Schrover

Universiteit Leiden, 26-02-2019

# Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1: Inleiding .....	4
1.1 Inleiding en onderzoeksvraag.....	4
1.2 Theorie.....	6
1.3 Historiografie .....	10
1.3.1 Non-gouvernementele actoren in het trans-Atlantische migratieverkeer .....	11
1.3.2 Het Nederlandse vreemdelingenbeleid .....	13
1.4. Materiaal en Methode .....	15
1.5 Structuur.....	18
Hoofdstuk 2: Historische Context.....	20
2.1 Inleiding .....	20
2.2 Transmigratie voor de Eerste Wereldoorlog.....	21
2.2.1 De populariteit van vertrekhavens.....	21
2.2.2 Beperking van immigratie .....	24
2.2.3 Controle door non-gouvernementele actoren.....	27
2.3 Transmigratie in het Interbellum .....	31
2.3.1 De Eerste Wereldoorlog als keerpunt .....	31
2.3.2 De jaren dertig.....	35
Hoofdstuk 3: Transmigranten als gevaar voor de publieke gezondheid.....	39
3.1 Inleiding .....	39
3.2 Medische inspectie in Nederland .....	40
3.3 Landelijke bestrijding van vlektyfus .....	42
3.4 De ontluizingsinrichting.....	47
3.5 Protest .....	53
3.6. Conclusie .....	57
Hoofdstuk 4: Terugkerende emigranten.....	59
4.1 Inleiding .....	59
4.2 Terugkeer door Duitsland.....	60
4.3 Nieuwe regelgeving.....	62
4.4 Gedeporteerde vreemdelingen.....	65
4.5 Krankzinnige vreemdelingen .....	67
4.6 Revolutionaire vreemdelingen .....	69
4.7 Conclusie .....	70
Hoofdstuk 5: Transmigratie in de jaren dertig .....	72
5.1 Inleiding.....	72

5.2 De transitkaartregeling.....	73
5.3 Vluchtelingen uit Nazi-Duitsland.....	75
5.4 Belemmeringen voor de doorreis .....	77
5.4 Conclusie .....	82
Hoofdstuk 6: Algemene conclusie.....	83
Bronnen en literatuur.....	87
Archivalia .....	87
Kranten.....	88
Kamerstukken.....	88
Literatuur.....	89

# Hoofdstuk 1: Inleiding

## 1.1 Inleiding en onderzoeksvraag

'(...) de vrijheidsberoving te Rotterdam, die de emigranten maar al te zeer geneigd zijn als noodeloze plagerij te bestempelen, bedreigt ons vervoer met algehelen ondergang.'<sup>1</sup> Dit schreef de Holland-Amerika Lijn op 12 augustus 1921 aan de burgemeester van Rotterdam. De laatste had in 1920 besloten dat migranten de Wilhelminakade in Rotterdam niet mochten verlaten voordat zij inscheepten, omdat de migranten mogelijk besmet waren met vlektyfus. De Rotterdamse burgemeester vreesde dat de migranten vlektyfus verspreidden onder de Rotterdamse bevolking. De Holland-Amerika Lijn was bang dat migranten in de toekomst niet meer via Rotterdam zouden reizen maar via een buitenlandse haven, aangezien de migranten daar niet 'opgesloten' waren. Dit zou grote economische gevolgen voor het bedrijf hebben.

Nederland was in deze tijd een doorreisland: migranten, voornamelijk afkomstig uit Oost-Europa, trokken door Nederland om in de haven van Rotterdam of Amsterdam aan boord te gaan van een schip met als bestemming Noord- of Zuid-Amerika. Tussen 1880 en 1925 vertrokken er via Rotterdam bijna een miljoen Europeanen.<sup>2</sup> De doorreis van migranten was voor het transitland niet zonder risico. De mogelijkheid bestond dat de migranten ziektes verspreidden, de publieke orde verstoorden of achterbleven en een last werden voor de samenleving.<sup>3</sup> Het transmigratieverkeer had ook voordelen: Het vervoer creëerde werkgelegenheid en de economie werd gestimuleerd. De risico's konden beperkt worden door de transmigranten te controleren. Het bovengenoemde besluit van de Rotterdamse burgemeester om migranten te isoleren op de Wilhelminakade is een voorbeeld van een controlemaatregel. Deze scriptie onderzoekt hoe de controle op transmigranten in Nederland in het Interbellum er uitzag.

Bij de uitvoering van migratiecontrole was niet alleen de staat, maar waren ook non-gouvernementele actoren betrokken, met name de passagierslijnen. Bestemmingslanden,

---

<sup>1</sup> Gemeentearchief Rotterdam (GAR), Gemeentesecretarie (Gs), Algemene Zaken (AZ), inv.nr. 4182, Holland-Amerika Lijn (HAL) aan Burgemeester en Wethouders (B&W), 12-08-1921.

<sup>2</sup> Cees Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken: Emigratie via Rotterdam door de eeuwen heen* (Zwolle 1990) 109.

<sup>3</sup> Uit het onderzoek van Tobias Brinkmann blijkt dat deze drie redenen een belangrijke motivatie vormde voor de Pruisische autoriteiten om transmigranten te controleren, zie: Tobias Brinkmann, "'Travelling with Ballin': The Impact of American Immigration Policies on Jewish Transmigration within Central Europe, 1880–1914", *International Review of Social History* 53(3) (2008) 459-484, 465-468.

met de Verenigde Staten voorop, begonnen eind negentiende eeuw eisen te stellen aan de transmigranten en weigerden 'ongewenste migranten'. Voor de scheepvaartmaatschappijen werd het belangrijk te controleren of de migranten toelaatbaar waren voor het bestemmingsland. Zij waren namelijk verplicht om de migranten die werden afgewezen door het bestemmingsland weer mee terug te nemen en alle andere bijkomende kosten te vergoeden.<sup>4</sup>

De literatuur over het trans-Atlantische migratieverkeer focust zich op de periode tussen 1880 en 1914, de hoogtijdagen van het Europese migratiebedrijf.<sup>5</sup> Over Europese transmigratie in het Interbellum is betrekkelijk weinig bekend, terwijl het Interbellum een interessante periode is vanwege de wereldwijde, toenemende controle op migratie. Passagierslijnen kregen het moeilijk doordat staten de mobiliteit van vreemdelingen belemmerden. Onderzoek naar transmigratie zorgt ervoor dat we meer te weten komen over hoe staten en non-gouvernementele actoren de mobiliteit van vreemdelingen controleerden. Deze scriptie vergoot ons inzicht in de dynamiek van migratiecontrole doordat het een relatief onbekend tijdperk in het trans-Atlantische migratieverkeer onderzoekt.

De onderzoeksvraag van deze scriptie is: Hoe controleerden de overheid en non-gouvernementele actoren transmigranten in Nederland tijdens het Interbellum en waarom zag de controle er zo uit? Het begrip controle is in deze scriptie ruim opgevat: Controle gaat ten eerste over het inspecteren van de migranten: controleren of de migranten gezond zijn of de juiste papieren bezitten. Daarnaast gaat controle ook over het toezicht houden op de transmigranten: Wie bevinden zich onder de transmigranten? En hoe zorgen de migranten voor de minste overlast?

Er is gekozen om de term 'transmigranten' te gebruiken om de migranten op doorreis aan te duiden. In de literatuur bestaat er geen consensus over wie als transmigrant beschouwd moet worden.<sup>6</sup> In dit onderzoek wordt de term transmigrant gebruikt voor alle migranten van niet-Nederlandse afkomst die via Nederland reisden op weg naar een derde land. Dit onderzoek focust zich niet eenzijdig op transmigratie van Oost naar West, maar kijkt ook naar migratie van West naar Oost. Migranten die via Nederland naar hun land van herkomst

---

<sup>4</sup> Torsten Feys, 'Bounding Mass Migration across the Atlantic: European Shipping Companies between US Border Building and Evasion (1860s–1920s)', *Journal of Modern European History* 14(1) (2016) 78-100, 91.

<sup>5</sup> Torsten Feys, 'Transoceanic Shipping, Mass Migration, and the Rise of Modern-Day International Border Controls', *Mobility in History* 7(1) (2016) 151-162, 157.

<sup>6</sup> Markian Prokopovych en Torsten Feys, 'Transience, Overseas Migration and the Modern European City. Introduction to the Special Issue "Cities and Overseas Migration in the Long Nineteenth Century"', *Journal of Migration History* 2(2) (2016) 209-222, 215, 216.

terugkeerden worden transmigranten genoemd. Tijdens het Interbellum werden de transmigranten in Nederland meestal aangeduid met de term 'landverhuizers' of soms met 'vreemde landverhuizers'. De Joodse transmigranten afkomstig uit Nazi-Duitsland werden doorgaans 'vluchtelingen op doorreis' genoemd.

Om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden is onderzocht hoe het Nederlandse overheidsbeleid ten opzichte van het transmigratieverkeer eruit zag. Er zijn twee aanvullende vragen gesteld om een antwoord op de onderzoeksvraag te kunnen geven. De eerste vraag is: Wie voerde de controles uit: De overheid of de scheepvaartmaatschappijen? In het transmigratieverkeer was er nog een non-gouvernementele actor betrokken: hulporganisaties. Hulporganisaties ondersteunden migranten in transitlanden en repatrieerden ongewenste migranten zodat zij de samenleving niet tot last waren. De hulporganisaties zijn in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten, omdat de (wettelijke) verantwoordelijkheid van de hulporganisaties voor de controle op transmigranten kleiner was dan de verantwoordelijkheid van de scheepvaartmaatschappijen. De tweede aanvullende vraag is: Waarom werden transmigranten gecontroleerd? Dit is een belangrijke vraag, aangezien de motivatie om transmigranten te controleren aannemelijk invloed had op de invulling van de controles.

## 1.2 Theorie

In de literatuur zijn een drietal redenen te vinden waarom Nederlandse autoriteiten transmigranten wensten te controleren. Eind negentiende eeuw werd het trans-Atlantische migratieverkeer opgeschrokken door de uitbraak van tyfus en cholera op belangrijke transitplaatsen. In de daaropvolgende decennia groeide het besef dat er een verband bestond tussen epidemieën en migratie en mobiliteit.<sup>7</sup> Naast de angst voor de verspreiding van besmettelijke ziektes bestond er in het naoorlogse Nederland de angst dat buitenlandse communisten de publieke orde in Nederland zouden verstoren.<sup>8</sup> Als laatste werd er gevreesd dat het transmigratieverkeer de vestiging van buitenlandse paupers met zich mee zou brengen.<sup>9</sup> Uit

---

<sup>7</sup> Barbara Lüthi, 'Germs of Anarchy, Crime, Disease and Degeneracy: Jewish Migration to the United States and the Medicalization of European Borders around 1900', in: Tobias Brinkmann (red.), *Points of Passage: Jewish transmigrants from eastern Europe in Scandinavia, Germany and Britain 1888-1914* (New York 2013) 27-44, 29-35.

<sup>8</sup> Marlou Schrover, 'Migration and Mobility', in: Ute Daniel e.a. (red.), *1914-1918-online: International Encyclopedia of the First World War* (Berlijn 2014) 1-15, 5. Marij Leenders, *Ongenode gasten: van traditioneel asielrecht naar immigratiebeleid, 1815-1938* (Hilversum 1993) 173-175, 203.

<sup>9</sup> Nicolas Evans, *Aliens en route: European transmigration through Britain, 1836-1914* (Hull 2015) 172, 173.

de literatuur blijkt dat Europese autoriteiten controlemechanismes ontwikkelden om de gevaren van (trans)migratie te beheersen. Deze mechanismes zijn in dit onderzoek gebruikt om te analyseren hoe transmigranten in Nederland werden gecontroleerd. In deze paragraaf zullen eerst de controlemechanismes besproken worden in het kader van de *hoevraag*, vervolgens zullen drie mogelijke factoren voor de *waaromvraag* gegeven worden en tenslotte zal uiteengezet worden hoe het onderwerp van deze scriptie benaderd is.

Een eerste methode om de gevaren die gepaard gingen met transmigratie te beperken was het isoleren van transmigranten van de lokale bevolking. In Duitsland creëerden de nationale en lokale autoriteiten in samenwerking met de scheepvaartmaatschappijen eind negentiende eeuw een gereguleerd transportsysteem, dat de Duitse historicus Tobias Brinkmann heeft gekarakteriseerd als een 'transit corridor'.<sup>10</sup> Brinkmann gebruikt bewust de term 'corridor', om aan te geven dat de transmigranten niet vrij door Duitsland konden reizen, maar door een smalle gang naar de haven van inscheping werden geleid. Het transportsysteem bestond uit controlestations aan de grens, gesloten emigrantentreinen en speciale accommodatie voor transmigranten in de havensteden.<sup>11</sup> Ook in Engeland werden transmigranten in toenemende mate vervoerd in afgesloten treinen en verbleven zij in 'migrantenhotels'.<sup>12</sup> Door migranten te isoleren was het mogelijk om zieke en andere ongewenste migranten te kunnen identificeren en eventueel terug te sturen. Ook werd het gevaar dat de migranten achterbleven in het transitland of de publieke orde vestoorden beperkt door migranten in aparte treinen en accommodaties te laten verkeren.<sup>13</sup> Het isoleren van transmigranten was een belangrijk controlemechanisme dat denkbaar ook in Nederland werd toegepast.

Een tweede mechanisme dat door verschillende staten werd toegepast was het uitbesteden van de controle aan private actoren. Dit mechanisme wordt de 'commercialisation of border control' genoemd.<sup>14</sup> Amerikaanse autoriteiten besteedden de controle uit door

---

<sup>10</sup> Tobias Brinkmann, 'Strangers in the City: Transmigration from Eastern Europe and its Impact on Berlin and Hamburg 1880–1914', *Journal of Migration History* 2(2) (2016) 223-246, 235.

<sup>11</sup> Nicole Eilers, 'Emigrant trains: Jewish Migration through Prussia and American Remote Control, 1880-1914', in: Tobias Brinkmann (red.), *Points of Passage: Jewish transmigrants from eastern Europe in Scandinavia, Germany and Britain 1888-1914* (New York 2013) 63-84, 79.

<sup>12</sup> Tony Kushner, 'From Atlantic Hotel to Atlantic Park: Anglo-America, Port Jews and the Invisible Transmigrant', *Jewish Culture and History* 7(1/2) (2012) 247-260, 253-255; Lüthi, 'Germs of Anarchy, Crime, Disease and Degeneracy', 38.

<sup>13</sup> Brinkmann, 'Travelling with Ballin', 467.

<sup>14</sup> Feys, 'Bounding Mass Migration', 91.

scheepvaartmaatschappijen vanaf 1892 te verplichten om de kosten voor detentie en deportatie van afgewezen migranten te betalen. Ook konden de maatschappijen boetes krijgen wanneer zij niet hadden ontdekt dat een migrant aan een besmettelijke ziekte leed. Daarom werd het voor de ondernemers noodzakelijk om voor inscheping in Europa te controleren of de migranten toelaatbaar waren. De Europese maatschappijen realiseerden in samenwerking met het Amerikaanse gezondheidsdepartement medische controles in de havens.<sup>15</sup> Ook Europese staten vertrouwden de controle van transmigranten toe aan de scheepvaartmaatschappijen. De Pruisische autoriteiten lieten de belangrijkste Duitse maatschappijen zelf aan de Duitse grenzen controleren of de migranten gezond waren, voldoende eigen middelen bezaten en beschikten over de juiste papieren. In dit onderzoek is er gekeken of er in Nederland ook sprake was van commercialisering van controle.

De Amerikaanse overheid plaatste de immigratiecontrole buiten de eigen geografische grenzen door de scheepvaartmaatschappijen financieel verantwoordelijk te stellen. De Amerikaanse historicus Aristide Zolberg heeft dit principe 'remote border control' genoemd.<sup>16</sup> Het gevolg was dat de meeste migranten niet werden geweigerd aan de Amerikaanse grenzen, maar al in Europa. Zolberg betoogt in *A Nation by Design* dat de grote triomf van het Amerikaanse remote control beleid plaats vond in de jaren 1920, toen de Amerikaanse overheid het quotasysteem invoerde.<sup>17</sup> Migranten kregen te maken met een nieuwe vorm van remote control: de 'paper walls'. Voortaan moesten migranten een visum aanvragen bij de Amerikaanse consulaire vertegenwoordiger. De Amerikaanse overheid voerde nu zelf haar beleid uit in plaats van dit te laten verzorgen door een private actor.<sup>18</sup> Het Amerikaanse beleid om immigratie te reguleren had invloed op hoe controles er in transitlanden uitzagen.

Een drietal factoren zijn mogelijk van invloed zijn geweest op de invulling van de controles in Nederland. Allereerst zullen economische overwegingen een belangrijke factor zijn geweest in de vormgeving van controles. De overheid delegeerde mogelijk de controle naar de scheepvaartmaatschappijen, omdat zij niet de kosten op zich wilde nemen die gepaard gingen met het controleren van de transmigranten. Bovendien kon het voordelig voor

---

<sup>15</sup> Ibidem.

<sup>16</sup> Aristide Zolberg, *A nation by design: Immigration policy in the fashioning of America* (New York 2006), 9.

<sup>17</sup> Zolberg, *A nation by design*, 264-267.

<sup>18</sup> Tobias Brinkmann, 'From green borders to paper walls: Jewish migrants from Eastern Europe in Germany before and after the Great War', *History in Focus* (Southampton 2016), <https://www.history.ac.uk/ihr/Focus/Migration/articles/brinkmann.html> (geraadpleegd op 30-12-2018).



de maatschappijen zijn om de controles zelf uit te voeren, omdat zij het proces dan zelf in de hand hadden.<sup>19</sup> In theorie was er met de commercialisering van controle sprake van een win-win situatie, maar of dit ook in de in Nederland praktijk werd toegepast is de vraag.

Een tweede factor is de geografische ligging van Nederland. Nederland lag aan het einde van de transitroute door Europa. Oost-Europese migranten konden Nederland (hetzelfde gold voor België) het snelst bereiken door via Duitsland te reizen. Aan de Duitse grenzen werden alle transmigranten, ook de migranten op weg naar buitenlandse havens, gecontroleerd door Duitse scheepvaartagenten.<sup>20</sup> De meeste passagiers waren dus voor aankomst in Nederland al gecontroleerd in Duitsland. De controles in Duitsland hebben mogelijk de omvang van controles in Nederland beïnvloed.

De laatste factor is de negentiende-eeuwse, Nederlandse laissez-faire houding ten opzichte van de economie. In Nederland heerste het idee dat het bedrijfsleven voor economische bloei diende te zorgen, niet de overheid. Deze laissez-faire houding was ook in het transmigratieverkeer sterk aanwezig. De Nederlandse overheid probeerde in de eerste helft van de negentiende eeuw - in tegenstelling tot België, Duitsland, Frankrijk en Engeland - niet om het trans-Atlantische migratiebedrijf naar de Nederlandse havens te trekken. De Nederlandse overheid zag later dan de andere Europese landen in dat het migratiebedrijf in het belang was van de nationale economie.<sup>21</sup> De negentiende-eeuwse laissez-faire houding van de Nederlandse overheid heeft mogelijk ook meegespeeld in de realisatie van controles in Nederland.

Tot slot is er in deze scriptie rekening mee gehouden dat de controle op transmigranten niet het exclusieve domein van de nationale overheid was. Lokale autoriteiten en de scheepvaartmaatschappijen speelden misschien wel een veel belangrijkere rol in de controle op transmigranten in Nederland. Dit onderzoek is daarom benaderd vanuit het governance-concept. De governance-benadering gaat ervanuit dat besluitvorming en uitvoering niet alleen een zaak is van de nationale overheid maar ook van overheidsorganen op andere niveaus – zowel supranationaal als lokaal. Om het migratiebeleid van een land te doorgronden is het van belang om te kijken naar het supranationale, nationale en lokale beleid

---

<sup>19</sup> Eilers, 'Emigrant trains', 79.

<sup>20</sup> Frank Caestecker en Torsten Feys, 'East European Jewish migrants and settlers in Belgium, 1880–1914: a transatlantic perspective', *East European Jewish Affairs* 40(3) (2010) 261-284, 268.

<sup>21</sup> Torsten Feys, *The battle for the migrants: the introduction of steamshipping on the North Atlantic and its impact on the European exodus* (Oxford 2013) 66.

én de interactie tussen de verschillende bestuurslagen. Een tweede kernpunt van de governance-benadering is dat er ook aandacht moet zijn voor de rol die bedrijven en maatschappelijke belangengroeperingen spelen in bestuurlijke processen.<sup>22</sup> In dit onderzoek is er aandacht voor de rol van lokale autoriteiten en private ondernemers (de scheepvaartmaatschappijen) in de uitvoering van migratiecontrole en in de besluitvorming. Supranationale overheidsorganen (zoals de Volkenbond) en de hulporganisaties zijn buiten beschouwing gelaten. Daarnaast is er in deze scriptie ook stilgestaan bij de invloed van Duitsland en de Verenigde Staten op de controles in Nederland, aangezien uit de literatuur blijkt dat het Duitse controlesysteem en het Amerikaanse immigratiebeleid invloed hadden op de controles in andere, Europese transitlanden.

### 1.3 Historiografie

De literatuur over migratie is gefocust op integratie en (in mindere mate) op emigratie. Het proces van emigreren is een onderbelicht thema in historische studies naar migratie.<sup>23</sup> In de laatste twee decennia is er meer aandacht gekomen voor transmigratie binnen Europa. Over transmigratie in Nederland is nog maar weinig geschreven. De belangrijkste publicatie is van de Rotterdamse historicus Cees Zevenbergen die in *Toen zij naar Rotterdam vertrokken* een rijk geïllustreerd overzicht geeft van de emigratie via Rotterdam vanaf de zeventiende eeuw. Daarnaast heeft Van der Valk een artikel gewijd aan het landverhuizersverkeer via Nederland in de negentiende eeuw.<sup>24</sup> Er bestaat nog geen historisch onderzoek naar de controle op transmigranten in Nederland. Voor de Nederlandse casus is het interessant om te kijken naar literatuur over het transmigratieverkeer in andere transitlanden. Daarnaast is het ook zinvol om te kijken naar de literatuur over het Nederlandse vreemdelingenbeleid, omdat daaruit kan worden opgemaakt wat de houding was van de Nederlandse autoriteiten ten opzichte van vreemdelingen in het algemeen.

---

<sup>22</sup> Tiziana Caponio en Michael Jones-Correa, 'Theorising migration policy in multilevel states: the multilevel governance perspective', *Journal of Ethnic and Migration Studies* 44(12) (2018) 1995-2011.

<sup>23</sup> Tobias Brinkmann, 'Introduction: Reexamining Jewish Migrations from Eastern Europe after 1880', in: Tobias Brinkmann (red.), *Points of Passage: Jewish transmigrants from eastern Europe in Scandinavia, Germany and Britain 1888-1914* (New York 2013) 1-19; Frank Wolff, 'Global walls and global movement: new destinations in Jewish migration, 1918-1939', *East European Jewish Affairs* 44(2/3) (2014) 187-204, 188.

<sup>24</sup> Cees Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken: Emigratie via Rotterdam door de eeuwen heen* (Zwolle 1990); L. van der Valk, 'Landverhuizers via Rotterdam in de negentiende eeuw', *Economisch en Sociaal-Historisch jaarboek* (Amsterdam 1976).

### 1.3.1 Non-gouvernementele actoren in het trans-Atlantische migratieverkeer

De Duitse historicus Michael Just heeft in zijn rudimentaire onderzoek naar Zuid- en Oost-Europese transmigratie door Duitsland laten zien dat ‘middlemen’, zoals scheepvaartmaatschappijen en hulporganisaties, een cruciale rol vervulde in de uitvoering en de totstandkoming van migratiebeleid. Daarmee oversteeg Just de bestaande, eenzijdige focus op de staat in het onderzoek naar emigratie.<sup>25</sup> In de recente literatuur over transmigratie is er veel aandacht voor tussenpersonen in het trans-Atlantische migratieverkeer. Tobias Brinkmann analyseert de rol van de scheepvaartmaatschappijen en hulporganisaties in zijn onderzoek naar de doorreis van Joden uit Oost- en midden Europa in Duitsland. Daarnaast kijkt hij naar de nationale en lokale Duitse autoriteiten en besteedt aandacht aan de migranten zelf.<sup>26</sup> Brinkmann benadert zijn onderwerp vanuit het governance-concept, hoewel hij dit niet expliciet noemt. Hij beschrijft in zijn onderzoek hoe de scheepvaartmaatschappijen in samenwerking met de autoriteiten in Duitsland een controlesysteem opzette en betoogt dat migranten in Duitsland vanaf 1890 aan steeds meer controles onderworpen waren totdat het systeem in 1914 in elkaar stortte.<sup>27</sup> Het werk van Brinkmann is zeer relevant voor dit onderzoek, omdat het laat zien hoe de controle op transmigranten in een ander transitland er uit zag.

De Belgische historicus Torsten Feys heeft in *The battle for the migrants* het inzicht in de rol van scheepvaartmaatschappijen in de regulering van migratie vergroot.<sup>28</sup> Op basis van de archieven van de Holland-Amerika Lijn heeft Feys blootgelegd hoe Europese maatschappijen succesvol het Amerikaanse parlementaire immigratiedebat hebben weten te beïnvloeden. Daarnaast laat hij zien hoe de macht van de scheepvaartbedrijven groter werd toen de Amerikaanse autoriteiten in het kader van het remote border control beleid het toelatingsproces steeds meer uit besteedden aan de bedrijven. Enerzijds hielpen de scheepvaartmaatschappijen de steeds restrictievere Amerikaanse immigratiewetgeving uit te voeren, anderzijds wisten zij dezelfde wetgeving te omzeilen. Volgens Feys namen de Europese maatschappijen in het stoomtijdperk (1870-1914) steeds meer taken op zich in het

---

<sup>25</sup> Michael Just, *Ost- und sudosteurodpische Amerikawanderung 1881–1914. Transitprobleme in Deutschland und Aufnahme in den Vereinigten Staaten* (Stuttgart 1988); Prokopovych en Feys, ‘Transience, Overseas Migration and the Modern European City’, 214.

<sup>26</sup> Tobias Brinkmann (red.), *Points of Passage: Jewish transmigrants from eastern Europe in Scandinavia, Germany and Britain 1888-1914* (New York 2013).

<sup>27</sup> Brinkmann, ‘Travelling with Ballin’, 480.

<sup>28</sup> Torsten Feys, *The battle for the migrants: the introduction of steamshipping on the North Atlantic and its impact on the European exodus* (Oxford 2013).

transmigratieverkeer.<sup>29</sup> Het werk van Feys laat zien hoe belangrijk de rol van een non-gouvernementele actor was in de regulering van migratie en uitvoering van de grenscontrole.<sup>30</sup>

Een aantal migratiewetenschappers heeft onderzoek gedaan naar de rol van hulporganisaties, met name Joodse hulporganisaties, in het transmigratieverkeer.<sup>31</sup> Een voorbeeld is het onderzoek van de Duitse historicus Klaus Weber naar The Jewish Temporary Shelter (JTS) in Londen tussen 1885 en 1939.<sup>32</sup> Interessant is dat deze Londense hulporganisatie samenwerkte met een aantal Britse scheepvaartmaatschappijen, met name de Union Castle Line. De JTS kreeg financiële support van deze maatschappijen en in ruil daarvoor hielp de JTS de schepen te vullen met Joodse emigranten. Daarnaast hielp de JTS de Britse autoriteiten onder andere met het bijhouden van cijfers over emigranten en transmigranten en met de uitvoering van medisch onderzoek. Webers' onderzoek toont aan hoe nauw de verschillende actoren in transmigratieverkeer met elkaar verbonden waren.

In tegenstelling tot het onderzoek van Feys en Brinkmann richt dit onderzoek zich op het transmigratieverkeer in de periode tussen 1918 en 1940. In het Interbellum maakten Oost-Europeanen nog steeds de oversteek naar Noord- en Zuid-Amerika, maar de aantallen waren minder groot dan voor de oorlog. Nieuw restrictief immigratiebeleid zorgde ervoor dat de mobiliteit van transmigranten sterk werd ingeperkt en groepen migranten in transitlanden strandden. Het Interbellum was een belangrijke periode in de geschiedenis van migratiecontrole en daarom is het opvallend dat er zo weinig aandacht is voor (trans)migratie in het Interbellum. Een van de weinige studies naar transmigratie in de jaren twintig is 'Triumphant Anti-Alienism: The Absence of Asylum, 1919-1932' uit *Refugees in An Age of*

---

<sup>29</sup> Torsten Feys, 'Steamshipping Companies and Transmigration Patterns: The Use of European Cities as Hubs during the Era of Mass Migration to the US', *Journal of Migration History* 2(2) (2016) 247-274, Feys, 'Bounding mass migration', 78-100.

<sup>30</sup> Voor andere studies naar de rol van scheepvaartmaatschappijen in het trans-Atlantische migratieverkeer zie: Nicolas Evans, *Aliens en route: European transmigration through Britain, 1836-1914* (Hull 2015); Drew Keeling, *The business of transatlantic migration between Europe and the United States, 1900-1914* (Zurich 2012).

<sup>31</sup> Voor onderzoeken naar Joodse hulporganisaties voor transmigranten zie: Audrey Newman, 'The Poor Jews' Temporary Shelter: an episode in migration studies', *Jewish Historical Studies* (40) (2005) 141-155; Elise van Schip, 'Montefiore: Vereeniging tot ondersteuning van behoeftige passanten. Een onderzoek naar het functioneren in de periode 1883-1914', *Rotterdamsch Jaarboekje* (1996) 389-453.

<sup>32</sup> Klaus Weber, 'Transmigrants between Legal Restrictions and Private Charity: The Jews' Temporary Shelter in London, 1885-1939', in: Tobias Brinkmann (red.), *Points of Passage: Jewish Transmigrants from Eastern Europe in Scandinavia, Germany, and Britain 1880-1914* (New York 2013) 85-103.

*Genocide* van Tony Kushner en Katharine Knox.<sup>33</sup> In dit hoofdstuk beschrijven zij de totstandkoming van het Atlantic Park Hostel in Southampton. Het Atlantic Park Hostel werd opgezet door verschillende scheepvaartmaatschappijen om het groeiende aantal transmigranten in Southampton na 1918 te huisvesten, maar ontwikkelde zich in de jaren '20 tot een transmigratiekamp waar sommige emigranten jaren verbleven. Het onderzoek van Kushner en Knox roept de vraag op wat er gebeurde met transmigranten in Nederland in de jaren twintig. Over transmigratie in de jaren dertig is nog minder geschreven. Weber betreft in zijn onderzoek naar de Jewish Temporary Shelter de komst van Joodse vluchtelingen van het Naziregime in de jaren dertig.<sup>34</sup> Daarbij focust hij zich vooral op de opvang van de Joodse vluchtelingen in Groot-Brittannië en niet zozeer op het emigratieproces van de vluchtelingen. Daarentegen zal in deze scriptie de emigratie van Joodse vluchtelingen in het kader van het trans-Atlantische migratieverkeer onderzocht worden.

### 1.3.2 Het Nederlandse vreemdelingenbeleid

Om meer inzicht te krijgen in de houding van de Nederlandse overheid ten opzichte van vreemdelingen op doorreis is het relevant om te kijken naar de publicaties over het vreemdelingenbeleid in het Interbellum. Het onderzoek van Corrie van Eijl naar het Nederlandse asielbeleid in de periode 1840-1940 focust zich op de bilaterale verdragen die Nederland sloot met buitenlandse mogendheden.<sup>35</sup> Van Eijl concludeert dat tot aan de Tweede Wereldoorlog het principe van wederkerigheid centraal stond. Nederland trad minder streng op tegen Belgische en Duitse migranten, omdat er ook grote aantallen Nederlanders zich in België en Duitsland bevonden. In het onderzoek van Leo Lucassen naar het vreemdelingenbeleid in het Interbellum staat de vraag centraal in hoeverre de Nederlandse overheid migratie kon en wilde controleren.<sup>36</sup> Lucassen betoogt dat de negentiende-eeuwse laissez-faire houding ten opzichte van migratie nog sterk aanwezig was. Op de verschillende

---

<sup>33</sup> Tony Kushner en Katharine Knox, *Refugees in an age of genocide: Global, national and local perspectives during the twentieth century* (Londen 1999) 64-103.

<sup>34</sup> Weber, 'Transmigrants between Legal Restrictions and Private Charity', 95-99.

<sup>35</sup> Corrie van Eijl, *Al te goed is buurmansgek: Het Nederlandse vreemdelingenbeleid 1840-1940* (Amsterdam, 2005).

<sup>36</sup> Leo Lucassen, 'Agent of koopman? Theorie en praktijk van de controle op arbeidsmigratie in Nederland, 1918-1980', in: Marjolein 't Hart, Jan Lucassen, Henk Schmal (red.), *Nieuwe Nederlanders. Vestiging van migranten door de eeuwen heen* (Amsterdam 1996) 151-168; Leo Lucassen, 'Het paspoort als edelste deel van een mens. Een aanzet tot een sociale geschiedenis van het Nederlandse vreemdelingenbeleid', *Holland. Regionaal Historisch Tijdschrift* (27) (1995) 263-283.

ministeries bestond er een sterke terughoudendheid om in te grijpen in het economische proces. Bovendien was de houding van lokale gemeenten vaak veel gematigder dan het centraal overheidsbeleid voorschreef. Het resultaat was dat vreemdelingen die door de centrale autoriteiten als ongewenst werden gezien in sommige gevallen wel geaccepteerd werden door de lokale autoriteiten. Deze soepele, lokale interpretatie van de wetgeving is een van de belangrijkste verklaringen voor het gedeeltelijk falen van het Nederlands vreemdelingenbeleid in het Interbellum, aldus Lucassen. Ook Marij Leenders stelt in haar onderzoek naar het vreemdelingenbeleid tussen 1840 en 1940 dat er in het Interbellum verschillen bestonden tussen het restrictieve nationale beleid en de uitvoering op lokaal niveau.<sup>37</sup> Het hoofd van de politie in Rotterdam paste het vreemdelingenbeleid strenger toe dan het centrale beleid, terwijl de hoofdcommissaris in Maastricht het centraal beleid juist soepeler uitvoerde. Zowel Leenders als Van Eijl concluderen dat over het geheel genomen vreemdelingen na de Eerste Wereldoorlog intensiever werden gecontroleerd door de Nederlandse overheid als gevolg van de oprichting van een aantal instanties en de uitbreiding van de grensbewaking en politie.<sup>38</sup>

Het Nederlandse vreemdelingenbeleid veranderde in de jaren dertig als gevolg van de economische crisis en de komst van de vluchtelingen van Nazi-Duitsland. De Nederlandse historicus Loe de Jong vat in zijn standaardwerk over de Tweede Wereldoorlog het Nederlands overheidsbeleid ten aanzien van vluchtelingen samen in drie uitgangspunten: Het aantal vluchtelingen dat werd toegelaten moest beperkt blijven, emigratie naar andere landen werd aangemoedigd en communistische vluchtelingen dienden te worden geweigerd.<sup>39</sup> De Jong laat in zijn onderzoek geregeld zijn afkeer tegenover het handelen van de Nederlandse autoriteiten zien. Over de weigering van een aantal jonge Poolse arbeiders schrijft de Jong bijvoorbeeld: 'alsof het antisemitisme in Polen geen algemeen bekend feit was!'.<sup>40</sup> De Britse historicus Bob Moore beoogt in *Refugees from Nazi Germany in the Netherlands* expliciet om het vluchtelingenbeleid van de Nederlandse overheid te analyseren in de context van de jaren dertig.<sup>41</sup> Volgens Moore probeerde de Nederlandse overheid in tijden van economische

---

<sup>37</sup> Marij Leenders, *Ongewenste gasten: van traditioneel asielrecht naar immigratiebeleid, 1815-1938* (Hilversum 1993).

<sup>38</sup> Van Eijl, *Al te goed is buurmansgek*, 141, Leenders, *Ongewenste Gasten*, 258.

<sup>39</sup> Loe de Jong, *Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog: Deel 1 – voorspel* (Den Haag, 1969).

<sup>40</sup> De Jong, *Deel 1 – voorspel*, 499.

<sup>41</sup> Bob Moore, *Refugees from Nazi Germany in the Netherlands 1933-1940* (Dordrecht 1986).

depressie de eigen markt te beschermen tegen buitenlandse arbeid om zo een anti-vreemdelingen sentiment te voorkomen. Moore stelt ook dat de Nederlandse overheid vanaf het begin van 1933 alle verantwoordelijkheid voor de vluchtelingen heeft vermeden en deze verantwoordelijk volledig aan de Joodse gemeenschap in Nederland heeft overgelaten. In zijn onderzoek concentreert Moore zich uitsluitend op de vluchtelingen die werden opgevangen door hulporganisaties, hoewel een aanmerkelijk groep Joden uit Duitsland geen hulp ontving van hulporganisaties. De aandacht voor de scheepvaartmaatschappijen in dit onderzoek helpt om meer te weten te komen over de groep Joden uit Duitsland die zelfstandig via Nederland naar landen overzee emigreerden.

Concluderend blijkt uit de literatuur over Europese transmigratie en vreemdelingen in Nederland dat de governance-benadering een goede manier is om transmigratie in Nederland in het Interbellum te bestuderen. Ten eerste waren de scheepvaartmaatschappijen belangrijk in de regulering van migratie en daarom zijn zij onmisbaar in een studie over transmigratie in Nederland. Ten tweede komt in de literatuur over het Nederlandse vreemdelingenbeleid naar voren dat er grote verschillen bestonden tussen het centrale overheidsbeleid en de lokale uitvoering. Daarom is het van belang om ten aanzien van het transmigratiebeleid te kijken naar beide overheidslagen. In de literatuur over vreemdelingen in Nederland in het Interbellum is er nog amper aandacht besteed aan vreemdelingen op doorreis. Dit onderzoek zal voor het eerst uitgebreid de doorreis van vreemdelingen en de rol van de scheepvaartmaatschappijen in de migratiecontrole in Nederland analyseren.

#### 1.4. Materiaal en Methode

Om de onderzoeksvraag van deze scriptie te kunnen beantwoorden is onderzoek gedaan naar het overheidsbeleid ten opzichte van transmigranten. Allereerst is voor dit onderzoek het archief van de Rijksvreemdelingendienst in het Nationaal Archief in Den Haag ingezien, specifiek zijn dossiers over het toelatingsbeleid ten aanzien van 'landverhuizers' en 'rückwanderer' en de dossiers van de serie 'toe- en doorlating van transit en doorreis' bekeken.<sup>42</sup> Deze dossiers bestaan voor het grootste gedeelte uit briefwisselingen tussen de Inspecteur van de Koninklijke Marechaussee en de scheepvaartmaatschappijen. De Inspecteur van de Koninklijke Marechaussee (IKM) was eindverantwoordelijk voor de

---

<sup>42</sup> Nationaal Archief (NA), Ministerie van Justitie (MvJ), Rijksvreemdelingendienst (RVD) en Taakvoorgangers, inv.nr. 415, 699, 701, 702, 704, 707, 708, 732 en 752.

uitvoering van het vreemdelingenbeleid en speelde daarom een belangrijke rol in het toezicht op transmigranten. De administrateur voor de Grensbewaking en de administrateur van de Vreemdelingendienst en het Rijkspaspoortenkantoor waren belast met de dagelijkse leiding.<sup>43</sup> De belangrijkste Nederlandse scheepvaartmaatschappijen die migranten vervoerden vanuit Nederland waren de Holland-Amerika Lijn (HAL) in Rotterdam en de Koninklijke Hollandse Lloyd (KHL) in Amsterdam. De voornaamste verbinding van de HAL was Rotterdam – New York. De KHL richtte zich vooral op het passagiersvervoer naar Zuid-Amerika. Naast de HAL en de KHL waren er nog een aantal andere Nederlandse en buitenlandse scheepvaartmaatschappijen actief in het passagiersvervoer vanuit Nederland en een aantal passagebureaus, tussenpersonen tussen de passagiers en een scheepvaartmaatschappij. Uit de dossiers blijkt dat de ministers van Justitie en in mindere mate de ministers van Arbeid en Buitenlandse Zaken betrokken werden bij de discussies over de toelating van transmigranten. In het Nationaal Archief is ook het archief van de afdeling Volksgezondheid binnen het ministerie van Arbeid geraadpleegd. In dit archief zijn dossiers gevonden over maatregelen die werden genomen om de verspreiding van besmettelijke ziektes door transmigranten tegen te gaan. Bij de bestrijding van besmettelijke ziektes waren met name het Staatstoezicht op de Volksgezondheid en de minister van Arbeid betrokken.<sup>44</sup> Tenslotte is het archief van het ministerie van Buitenlandse Zaken geraadpleegd. Binnen het archief van de afdeling Economische Zaken is een dossier bekeken over de afschaffing van pasvisa (doorreisvisa) en bij Politieke Zaken een dossier over de internationale regeling voor transmigranten uit 1929.<sup>45</sup>

In de archieven zijn naast briefwisselingen ook stukken over wetgeving te vinden. Op basis van gepubliceerde wetgeving inzake transmigranten en ongepubliceerde circulaire, verslagen en toelichtingen op de wetgeving is het mogelijk om het Nederlandse transmigratiebeleid in het Interbellum te reconstrueren. De briefwisselingen tussen de autoriteiten en de scheepvaartmaatschappijen helpen om inzicht te krijgen in de totstandkoming van controles. Een nadeel van de briefwisselingen als bron is dat het maar een beperkt beeld geeft van de migratiecontrole. Het is goed mogelijk om na te gaan welke maatregelen de autoriteiten van plan waren te nemen, maar het is moeilijker om na te gaan hoe de controle er uiteindelijk in de praktijk uitzag. De enkele brieven over incidenten aan de

---

<sup>43</sup> Van Eijl, *Al te goed is buurmans gek*, 118.

<sup>44</sup> NA, ministerie van Arbeid (MvA), Afdeling Volksgezondheid, inv.nr. 953 en 955.

<sup>45</sup> NA, ministerie van Buitenlandse Zaken (BuZa): Economische Zaken, inv.nr 176; NA, BuZa, A-dossiers, inv.nr. 1594.



grenzen zijn interessant, omdat deze inzicht geven in de werkelijke controle van transmigranten. Door middel van de brieven van de scheepvaartmaatschappijen in de overheidsarchieven kan worden geanalyseerd wat de verhouding was tussen de scheepvaartmaatschappijen en de overheid. De brieven bestonden voornamelijk uit bezwaren tegen de maatregelen en verzoeken om de maatregelen te wijzigen of zelf uit te mogen voeren. Met behulp van de antwoorden van de Nederlandse autoriteiten op deze brieven kan worden onderzocht of de Nederlandse overheid de controle op transmigranten uitbesteedde aan de scheepvaartmaatschappijen. Een nadeel van de brieven in de overheidsarchieven is dat de ondernemers vooral schreven om zaken geregeld te krijgen en daarom zichzelf waarschijnlijk in goed daglicht probeerden te zetten. De archieven van de scheepvaartmaatschappijen zijn niet bekeken vanwege de beperkte omvang van het onderzoek, maar vormen mogelijk wel een interessante bron voor verder onderzoek om meer inzicht te verkrijgen in hun opvattingen.

De controle op transmigranten werd niet alleen gerealiseerd door de centrale overheid maar ook door lokale autoriteiten. In de dossiers uit het archief van de Rijksvreemdelingendienst zijn veel brieven teruggevonden van de politiecommissaris van Rotterdam en Amsterdam. Deze brieven bieden inzicht in de rol van de lokale politie in het toezicht op transmigranten. Daarnaast is ook te achterhalen wie de aanzet gaf om maatregelen te nemen: Kwam de aanzet van boven- of van onderaf? Hoe transmigranten in praktijk werden gecontroleerd zou onderzocht kunnen worden door onderzoek te doen in het politiearchief van Rotterdam. Dit onderzoek beperkt zich hoofdzakelijk tot het beleid ten aanzien van transmigranten.<sup>46</sup> Om de lokale kant van de controle op transmigranten te belichten is voor deze scriptie het archief van het dagelijks bestuur van Rotterdam bekeken.<sup>47</sup> Het bronnenmateriaal over transmigranten in dit archief was vrij beperkt, maar er bevond zich wel een interessante correspondentie tussen de Gemeentelijke Gezondheidsdienst (GGD), het Rotterdamse dagelijks bestuur en de HAL. Tenslotte is het archief van een laatste, lokaal overheidsorgaan geraadpleegd: de Staatscommissie van toezicht over de doortocht en het vervoer van landverhuizers te Amsterdam. Deze commissie werd in de negentiende eeuw opgericht om toezicht te houden op het transmigratieverkeer door Nederland, de trans-

---

<sup>46</sup> Uit het onderzoek van Marij Leenders naar de uitvoering van het vreemdelingenbeleid door lokale autoriteiten blijkt dat er in het Amsterdamse politiearchief nauwelijks materiaal bewaard is gebleven.

<sup>47</sup> Gemeentearchief Rotterdam (GAR), Gemeentesecretarie (Gs), Algemene Zaken (AZ), inv.nr. 4182, 4274.

migranten te beschermen en hun belangen te behartigen. Uit het archief van de Amsterdamse commissie is op te maken dat de commissie geen grote rol speelde in het toezicht op transmigranten. De commissie kwam maar een paar keer per jaar bijeen en haar hoofdzakelijke bezigheid was de inspectie van schepen en logementen en het verschaffen van inlichtingen aan transmigranten. Uit het archief blijkt ook dat de leden van de commissie het niet als de taak van de commissie zagen om advies te geven over de controle op transmigranten.<sup>48</sup> Toch bevat het archief van de Amsterdamse commissie wel enkele interessante brieven, omdat de commissie zo nu en dan fungeerde als een schakel tussen de nationale autoriteiten en de scheepvaartmaatschappijen.<sup>49</sup> De commissies hielden gegevens bij van de vreemde en Nederlandse landverhuizers die vertrokken vanuit Nederlandse haven. Deze gegevens maken het mogelijk om een kwantitatieve analyse te maken van het transmigratieverkeer in Nederland tot 1936. In dit onderzoek is gekozen voor een kwalitatieve benadering, omdat deze benadering meer inzicht biedt in de controle op transmigratie.

## 1.5 Structuur

In het volgende hoofdstuk zal de historische context waarin de controle op transmigranten in Nederland tot stand kwam en plaats vond worden behandeld in twee delen: Eerst de periode voor de Eerste Wereldoorlog en daarna het Interbellum. In de daaropvolgende hoofdstukken volgt het eigen onderzoek dat thematisch en gedeeltelijk chronologisch is opgezet. Hoofdstuk 3 en 4 gaan grotendeels over de eerste jaren van de jaren twintig en hoofdstuk 5 over transmigratie in de jaren dertig. Het derde hoofdstuk bespreekt transmigranten als gevaar voor de publieke gezondheid. Dit hoofdstuk behandelt specifiek de preventieve maatregelen die aan het begin van de jaren '20 werden genomen om de verspreiding van tyfus door transmigranten in Nederland tegen te gaan. Het vierde hoofdstuk is gewijd aan terugkerende migranten. De migranten die naar Europa terugkeerden bestonden uit migranten die aan de grens van het bestemmingsland werden afgewezen of na enkele jaren werden uitgewezen en uit migranten die vrijwillig terugkeerden naar Europa. Dit hoofdstuk gaat dus over het migratieverkeer van West naar Oost in plaats van Oost naar West. In het vijfde hoofdstuk

---

<sup>48</sup> Noord-Hollands Archief (NHA), inv.nr. 9, map 1919, Beaufort (lid van de commissie van Amsterdam) aan de secretaris van de commissie van Amsterdam, 15-10-1919.

<sup>49</sup> NHA, Staatscommissie van toezicht over de doortocht en het vervoer van landverhuizers te Amsterdam, inv. nr. 9, mappen 1919-1925. In het archief van de Rotterdamse staatscommissie gelegen in het NA was geen correspondentie meer terug te vinden.

wordt eerst de totstandkoming van de internationale regeling uit 1929 aangaande transmigranten besproken. Daarna is onderzocht hoe de Nederlandse overheid omging met de doorreis van Joodse vluchtelingen en wat de rol was van de scheepvaartmaatschappijen daarin. De scriptie wordt afgesloten met een algemene conclusie.

## Hoofdstuk 2: Historische Context

### 2.1 Inleiding

In de negentiende eeuw vertrokken miljoenen Europeanen vanuit de Oude Wereld naar de Nieuwe Wereld. De vier grootste, overzeese bestemmingslanden, de Verenigde Staten, Argentinië, Canada en Brazilië, ontvingen tussen 1871 en 1914 in totaal 42,1 miljoen Europeanen. De Verenigde Staten ontving verreweg de meeste Europeanen, meer dan 6 keer zoveel als Argentinië, het tweede bestemmingsland in de rangorde.<sup>50</sup> De Britten en de Ieren vormden de grootste groep migranten (27,6%) in de Verenigde Staten van de 28,7 miljoen geëmigreerde Europeanen tussen 1836 en 1914. Andere omvangrijke migrantengroepen waren migranten afkomstig uit Duitsland (18,9%), Oostenrijk-Hongarije (14,7%), Italië (13,8%) en Rusland en Polen (11,8%). Vanaf de jaren 1880 werd het aandeel van de laatste drie migrantengroepen in het totaal steeds groter.<sup>51</sup> Werkgelegenheid, maar ook verbeterde spoorwegverbindingen in Zuid- en Oost-Europa en goedkope tickets voor de overtocht zijn belangrijke factoren voor deze toename.<sup>52</sup> Vanaf ongeveer 1880 vluchtten er grote groepen Joden uit Rusland en Russisch Polen naar de Verenigde Staten vanwege pogroms en anti-Joodse wetgeving. Naast de slechte sociale en economische omstandigheden droegen de informatieverstrekking over emigratie en het netwerk van Joodse hulporganisaties bij aan de emigratie van Russische Joden.<sup>53</sup> Als gevolg van deze ontwikkelingen groeide ook het aantal transmigranten afkomstig uit Oost-Europa dat Nederland als doorreisland gebruikte. Voor 1893 waren Duitsers de grootste groep migranten die over Rotterdam reisden, na 1893 vormden Russen de grootste groep.<sup>54</sup>

De periode tussen 1880 en 1914 staat bekend als het tijdperk van massa-emigratie vanuit Oost-Europa.<sup>55</sup> In deze periode ontwikkelden staten en non-gouvernementele actoren controlemechanismes om immigratie en transmigratie te reguleren. Deze controlemechanismes hadden een grote en blijvende invloed op het transmigratiebedrijf. Daarom is het voor dit onderzoek van belang om aandacht te besteden aan de ontwikkelingen met

---

<sup>50</sup> Zolberg, *A nation by design*, 204, 205.

<sup>51</sup> Evans, *Aliens en route*, 52, 53.

<sup>52</sup> Brinkmann, 'Strangers in the City', 228, 229.

<sup>53</sup> Peter Tammes (red.), *Oostjoodse passanten en blijvers: aankomst, opvang, transmigratie en vestiging van joden uit Rusland in Amsterdam en Rotterdam, 1882-1914* (Amsterdam 2013) 9, 10.

<sup>54</sup> Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken*, 45.

<sup>55</sup> Brinkmann, 'Strangers in the City', 225.

betrekking tot de Europese emigratie in dit tijdperk. Voordat de negentiende-eeuwse controle op transmigratie in Europa en specifiek in Nederland aan de orde komt is er eerst gekeken naar hoe staten in de negentiende eeuw probeerden om het transmigratieverkeer in eigen land te stimuleren.

In het tweede deel wordt de naoorlogse context waarin het transmigratieverkeer plaats vond besproken. Hierbij wordt stilgestaan bij de Eerste Wereldoorlog als keerpunt binnen de controle op migratie. Er is specifiek gekeken naar het nieuwe Nederlandse vreemdelingenbeleid en het restrictieve immigratiebeleid van de belangrijkste bestemmingslanden. Tenslotte is er aandacht voor de Europese emigratie in de jaren dertig. Hierbij komen de gevolgen van de wereldwijde economische crisis voor migratie, de ontvangst van Joodse vluchtelingen in binnen- en buitenland en de nieuwe Nederlandse Landverhuizers-wet aanbod. Er is voor gekozen om in dit hoofdstuk meer aandacht te besteden aan het Amerikaanse immigratiebeleid dan aan het beleid van andere bestemmingslanden, omdat de Amerikaanse wetgeving in grote mate de controle op transmigranten in Europa bepaalde. Bovendien was de Verenigde Staten het eerste land dat immigratie drastisch beperkte en kopieerden andere bestemmingslanden als Canada gedeeltelijk het Amerikaanse immigratiebeleid.<sup>56</sup>

## 2.2 Transmigratie voor de Eerste Wereldoorlog

### 2.2.1 De populariteit van vertrekhavens

De Nederlandse havens waren niet het populairste vertrekpunt in Europa. De meeste Europeanen vertrokken tussen 1856 en 1914 via Duitsland of Engeland naar Noord-Amerika. Via Nederland reisden er tussen 1866 en 1914 iets meer dan een miljoen migranten, ongeveer 7,3 procent van het totaal aantal transmigranten vertrokken vanuit Noordwest-Europese havens.<sup>57</sup> De meeste migranten uit Zuid-Europa verlieten Europa via een van de Middellandse Zeehavens, een kleiner deel vertrok vanuit de Franse havens. Oost-Europese migranten hadden de keuze tussen de directe route, via Duitsland naar een van de Noordzeehavens, of de langzamere, indirecte route via Engeland. Een andere mogelijkheid was om direct vanaf een

---

<sup>56</sup> Brinkmann, 'Travelling with Ballin', 478.

<sup>57</sup> Evans, *Aliens en route*, 57,58. De data voor Franse havens tussen 1900 en 1914 en de data voor Nederlandse havens tussen 1856 en 1866 zijn niet beschikbaar. Het percentage transmigranten reizend via Nederland is hierdoor enigszins verstoord.

van de Oost-Europese havens naar Amerika te vetrekken. De meeste Oost-Europese migranten kozen ervoor via de Noordzeehavens te reizen omdat de aldaar gevestigde scheepvaartmaatschappijen snellere en betere services aanboden. Daarnaast konden zij zo de uitreiscontroles in het Russische en het Oostenrijk-Hongaarse rijk vermijden.<sup>58</sup> De route via Engeland nam meer tijd in beslag, maar er bestonden ook enkele voordelen, zoals lagere reiskosten en voor Joodse migranten de mogelijkheid om koosjer te eten.<sup>59</sup>

Wet- en regelgeving waren een sleutelement in de populariteit van havensteden. De lokale autoriteiten van Bremen namen in 1832 als eerste het initiatief om de transmigranten te beschermen en daarmee het transmigratieverkeer te bevorderen. De autoriteiten in Bremen zagen in dat de komst van transmigranten niet alleen gevaren voor de publieke gezondheid en financiële risico's met zich mee brachten, maar ook grote economische voordelen. De nieuwe maatregelen bepaalden dat de scheepvaartmaatschappijen de migranten gedurende de hele reis moesten voorzien van eten, de schepen voor vertrek geïnspecteerd moesten worden en de scheepvaartmaatschappijen een borgsom moesten betalen om zo verplichtingen in alle omstandigheden na te kunnen komen. Deze lokale maatregelen leidden tot de goede reputatie van Bremen als transithaven.<sup>60</sup> Ook andere Noordwest-Europese havensteden, Antwerpen, Le Havre, Liverpool en Hamburg, faciliteerden het transmigratiebedrijf door de introductie van wetgeving, door steun te verlenen aan het opstarten van nieuwe lijnen en door grenscontroles aan te passen.<sup>61</sup>

In tegenstelling tot de naburige landen probeerden de Nederlandse autoriteiten niet actief het transmigratieverkeer naar zich toe te trekken. Wel had de Nederlandse overheid net als de andere transitlanden begin negentiende eeuw maatregelen genomen om het transmigratieverkeer te reguleren. Het Koninklijke Besluit van 1828 regelde dat alle migranten in het bezit moesten zijn van een vergunning om door Nederland te mogen reizen. Om deze vergunning te verkrijgen van het Nederlandse gezantschap moesten zij voldoende financiële middelen, een notariële verklaring van de scheepvaartmaatschappij en een paspoort aantonen. Deze maatregel was er vooral op gericht te voorkomen dat transmigranten achterbleven in Nederland en 'armlastig' werden. De verplichting belemmerde de doorreis

---

<sup>58</sup> Brinkmann, 'Strangers in the City', 229, 231.

<sup>59</sup> Lüthi, 'Germs of Anarchy, Crime, Disease and Degeneracy', 38.

<sup>60</sup> Dirk Hoerder, 'The traffic of emigration via Bremen/Bremerhaven: Merchants' interests, protective legislation, and migrants' experiences', *Journal of American Ethnic History* 13(1) (1993) 68-101, 74.

<sup>61</sup> Feys, *The battle for the migrants*, 65.

van migranten. In een poging om transmigranten te beschermen tegen uitbuiting en oplichting door ondernemers werden met het Koninklijk Besluit van 1837 Commissies van Toezicht in de belangrijkste havens opgericht.<sup>62</sup> Ondanks de oprichting van een Commissie van Toezicht bleef de reputatie van de Rotterdamse haven slecht door de voortdurende beroerde behandeling van transmigranten: Pensionprijzen waren hoog, sanitaire voorzieningen slecht en er bestonden oneerlijke wisselpraktijken. De Rotterdamse Commissie van Toezicht bood in 1852 haar ontslag aan omdat 'haare betrekking van geene betekenis en geheel overbodig was.'<sup>63</sup> De Nederlandse autoriteiten deden niet genoeg om de transmigranten in Nederland te beschermen en daarnaast investeerden zij niet in infrastructuur en in de totstandkoming van trans-Atlantische lijnen. Rond 1850 weigerden de Nederlandse autoriteiten bijvoorbeeld de subsidiëring van een project om een lijn van Rotterdam naar New York realiseren; terwijl de Belgische overheid dit wel deed.<sup>64</sup> Feys stelt dat het gebrek aan inzet van de Nederlandse autoriteiten ervoor heeft gezorgd dat er minder passagiers vanuit de Rotterdamse haven betrokken dan vanuit omliggende havens tussen 1850 en 1870. De aanvankelijke desinteresse van de Nederlandse autoriteiten creëerden een achterstand die de Rotterdamse haven – ondanks haar gunstige geografische positie - ook in het stoomtijdperk niet meer wist in te halen.<sup>65</sup>

Vanaf omstreeks 1860 begonnen ook de Nederlandse autoriteiten het transmigratieverkeer te faciliteren door te investeren in de verbinding tussen Rotterdam en de zee (de Nieuwe Waterweg) en het spoorwegnetwerk. Daarnaast werd de eerste Nederlandse Landverhuizerswet geïntroduceerd met als doel Nederland weer aantrekkelijk te maken voor 'vreemde landverhuizers'. De nieuwe wet beoogde de barrières om door Nederland te reizen op te heffen en om transmigranten in Nederland tegen malafide praktijken te beschermen. Aan de grens waren transmigranten niet meer verplicht om een paspoort of geleidebrief te tonen en zij ontvingen voortaan een verblijfspas die voor 2 maanden geldig was. De Landverhuizerswet voorzag ook in het toezicht op transmigranten. De wet regelde dat: 'landverhuizers, gevaarlijk voor de publieke rust op onzen last worden uitgezet, op den voet als ten

---

<sup>62</sup> L. Beelen-Driehuizen en J.H. Kompagnie, *Onderzoeksgids Landverhuizers: Aanwijzingen voor het doen van onderzoek naar Nederlandse emigranten en transmigranten* (Den Haag 1996) 7.

<sup>63</sup> Geciteerd in: Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken*, 31, 39.

<sup>64</sup> Torsten Feys, 'The Battle for the Migrants: The Evolution from Port to Company Competition, 1840-1914', in: Torsten Feys e.a. (red), *Maritime Transport and Migration: The Connections between Maritime and Migration Networks* (Liverpool 2017) 27-47, 33, 34.

<sup>65</sup> Feys, *The battle for the migrants*, 65, 66.

aanzien van andere vreemdelingen bij wet is bepaald.<sup>66</sup> De Vreemdelingenwet van 1849 was niet van toepassing op transmigranten.<sup>67</sup> Het lijkt erop dat het daarom van belang was om in de Landverhuizerswet nog een extra bepaling op te nemen dat transmigranten gevaarlijk voor de publieke orde wel uitgezet konden worden.

De vraag was of de Landverhuizerswet zou helpen om het transmigratieverkeer via Nederland te bevorderen. Opnieuw werden er Commissies van Toezicht ingesteld met de taak om inlichtingen te verstrekken, schepen en logementen te inspecteren, de gezondheids-toestand van de transmigranten in de gaten te houden en geschillen op te lossen tussen de transmigranten en de scheepvaartondernemer.<sup>68</sup> De nieuwe wetgeving bevatte ook standaarden voor het eten aan boord, de ruimte voor de passagiers en gezondheidsvoorschriften. De nieuwe Rotterdamse Commissie van Toezicht zette zich in om de slechte reputatie van Rotterdam te veranderen door onder andere de nieuwe wetgeving bekend te maken in Duitsland.<sup>69</sup> Sprekers in het Tweede Kamerdebat over de Landverhuizerswet betwijfelden of de nieuwe wet het beoogde resultaat zou opleveren. Het voornaamste kritiekpunt op de wet was dat deze te zeer gericht was op de bescherming van de transmigranten en te veel verplichtingen oplegde aan de scheepvaartondernemers. Dit zou ertoe kunnen leiden dat ondernemers niet zouden willen investeren in het transmigratiebedrijf.<sup>70</sup> Hoewel het enige tijd duurde, bleken er wel degelijk Rotterdamse ondernemers te zijn die wilden investeren in het transmigratiebedrijf. In 1872 kwam er een directe verbinding tussen Rotterdam en New York tot stand en in 1873 werd de Nederlandse-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij (NASM), de latere Holland-Amerika Lijn, opgericht.<sup>71</sup>

### 2.2.2 Beperking van immigratie

De HAL hoefde in de eerste jaren na haar oprichting de toelaatbaarheid van haar passagiers nog niet te controleren, omdat bestemmingslanden nog maar weinig eisen stelden aan

---

<sup>66</sup> Wet van den 1sten Junij 1861, houdende bepalingen omtrent den doortogt en het vervoer van landverhuizers. *Staatsblad 1861*, no. 53, art. 3.

<sup>67</sup> Bepalingen omtrent den doortogt en het vervoer van landverhuizers, Memorie van toelichting, Bijlagen Tweede Kamer 1860-1861, kamerstuknummer IX, ondernummer 3, 203.

<sup>68</sup> Wet van den 1sten Junij 1861, houdende bepalingen omtrent den doortogt en het vervoer van landverhuizers. *Staatsblad 1861*, no. 53.

<sup>69</sup> Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken*, 38, 49.

<sup>70</sup> Beraadslaging over het wets-ontwerp houdende bepalingen omtrent den doortogt en het vervoer van landverhuizers, 02-05-1860, *Handelingen Tweede Kamer 1860-1861*, 621- 623.

<sup>71</sup> Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken*, 40-43.



immigranten. De negentiende eeuw is daarom vaak getypeerd als de 'laissez-faire' periode. Vanaf de jaren 1880 komt er geleidelijk aan een einde aan de laissez-faire houding van Westerse staten met betrekking tot immigratie. Historici hebben verschillende verklaringen aangedragen voor de ommezwaai in het Westers migratiebeleid tussen 1880 en 1920. Volgens Aristide Zolberg ontdekten Westerse autoriteiten dat de bestaande wet- en regelgeving onvoldoende was om de toenemende migratie als gevolg van globalisering te kunnen controleren. Daarom begonnen zij nieuwe controlemechanismes te ontwikkelen om deze migratiestromen te kunnen beheersen. Bovendien waren beleidsmakers zich in toenemende mate bewust van het internationale karakter van migratie: Het principe dat de ene gesloten deur leidt tot een toename van migranten aan de grens van een ander land.<sup>72</sup> Daarnaast helpen de negentiende-eeuwse processen van staats- en natievorming het verdwijnen van de laissez-faire houding ten opzichte van immigratie te verklaren. In de loop van de negentiende eeuw ontwikkelde het staatsburgerschap zich met de daarbij behorende rechten en plichten. Als gevolg daarvan werd het voor staten belangrijk om te weten wie een staatsburger was en wie een vreemdeling. Het staatsburgerschap zorgde er voor dat mensen meer betrokken raken bij de nationale staat. Mensen gingen zich steeds meer onderdeel voelen van een nationale gemeenschap met een gedeelde geschiedenis, tradities en afkomst. Daarbij werden vreemdelingen gezien als anders en soms als inferieur aan de eigen nationale bevolking. Het gevolg van deze processen was dat immigratie in toenemende mate werd gecontroleerd en gereguleerd.<sup>73</sup>

Vanaf 1880 verdween het opendeurbeleid van de Verenigde Staten. De restrictieve immigratiewetten van 1882 en 1891 hadden grote gevolgen voor de Europese emigratie naar de Verenigde Staten. De wet van 1882 had als doel om de immigratie van ongewenste migranten te beperken. Voortaan werden criminelen, krankzinnigen en 'any person unable to take care of himself or herself without becoming a public charge' geweigerd. Volgens de Amerikaanse historicus Douglas Baynton werd de 'public charge' bepaling toegevoegd om mensen met allerlei soorten afwijkingen te kunnen uitsluiten.<sup>74</sup> Daarnaast bepaalde de wet dat elke immigrant een belasting van 50 dollarcent moest betalen, zodat de Amerikaanse staat

---

<sup>72</sup> Aristide Zolberg, 'Global Movements, Global Walls: Responses to Migration 1885-1925', in: Wang Gungwu (red.), *Global History and Migrations* (Oxford 1997) 279, 280.

<sup>73</sup> Lucassen, 'Het paspoort', 264; Leenders, *Ongenode gasten*, 3-9.

<sup>74</sup> Douglas Baynton, 'Defectives in the Land: Disability and American Immigration Policy, 1882-1924', *Journal of American Ethnic History* 24(3) (2005) 31-44, 33.

het bureaucratische controle apparaat kon uitbreiden.<sup>75</sup> Het effect van de Amerikaanse immigratiewet van 1882 was zichtbaar in Europa: steeds meer ongewenste migranten werden teruggebracht naar Europese havens. De Pruisische autoriteiten vereisten vanaf 1885 dat transmigranten die de Oostenrijkse grens passeerden 400 Mark bezaten zodat de migranten een mogelijke terugkeer naar hun herkomstland zelf konden betalen.<sup>76</sup> In 1891 werd de public charge categorie aangepast: migranten van wie verwacht werd dat zij in de toekomst mogelijk een beroep moesten doen op publieke middelen - 'likely to become a public charge' (LPC) - konden voortaan worden uitgesloten.<sup>77</sup> Bovendien konden migranten die binnen een jaar na toelating armlastig werden gedeporteerd worden. Nieuwe immigratie controlestations werden opgezet, waaronder Ellis Island, om ongewenste migratie tegen te gaan.<sup>78</sup>

Vanaf 1891 werd medische inspectie onderdeel van de immigratiecontrole. Migranten lijdend aan een besmettelijke ziekte werden geweigerd en de scheepvaartmaatschappijen werden verplicht om de kosten voor behandeling, verblijf en terugkeer te betalen. In februari 1892 brak er een tyfus epidemie uit in New York en in datzelfde jaar vielen er in Hamburg 8000 doden aan de gevolgen van cholera. Joods-Russische transmigranten werden aangewezen als de veroorzakers van de epidemieën. Na de ontdekking van tyfus en cholera gevallen op immigrantenschepen in New York verplichtten de Amerikanen quarantaines van tientallen dagen voor arriverende passagiersschepen. Om op lange termijn epidemieën uit te sluiten stuurden de Amerikaanse overheid artsen naar de Europese havens en werd de Quarantine Act van 1893 geïntroduceerd. Deze wet bepaalde dat specifiek Russische immigranten een medische inspectie en enkele dagen quarantaine moesten ondergaan voordat zij mochten vertrekken uit Europa. Het is onwaarschijnlijk dat de Russische Joden werkelijk de uitbraak in Hamburg hebben veroorzaakt, aangezien andere transithavens niet werden getroffen.<sup>79</sup> Deze en andere maatregelen gericht op Joodse immigranten werden gedragen door xenofobie en antisemitisme. Met name Oost-Europese Joodse migranten werden afgeschilderd als ongeciviliseerd, niet-Westers en armoedig. Zij werden geassocieerd met onhygiënische

---

<sup>75</sup> Zolberg, *A nation by design*, 192-193.

<sup>76</sup> Brinkmann, 'Travelling with Ballin', 467.

<sup>77</sup> Baynton, 'Defectives in the Land', 33-35.

<sup>78</sup> Torsten Feys, 'The visible hand of shipping interests in American migration policies 1815-1914', *Tijdschrift voor sociale en economische geschiedenis* 7(1) (2010) 38-62, 45.

<sup>79</sup> Caestecker en Feys, 'East European Jewish migrants and settlers in Belgium', 266, 267; Brinkmann, 'Travelling with Ballin', 464.

gewoonten en besmettelijke ziekten en.<sup>80</sup> De Verenigde Staten gebruikte het gevaar voor de publieke gezondheid om ongewenste immigratie te beperken.<sup>81</sup>

### 2.2.3 Controle door non-gouvernementele actoren

De Amerikaanse autoriteiten verschoven de grenscontrole eind negentiende eeuw naar Europa door de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het immigratiebeleid neer te leggen bij de scheepvaartmaatschappijen. De immigratiewet van 1891 bepaalde dat de bedrijven voortaan financieel verantwoordelijk waren voor de terugkeer van ongewenste migranten. Feys stelt dat de 'carriers' (de scheepvaartmaatschappijen) getransformeerd werden tot 'barriers' (de toelatingsgrenzen van de bestemmingslanden). Anders gezegd werd de grenscontrole gecommmercialiseerd. De commercialisering uitte zich in de verschillende taken die de scheepvaartmaatschappijen op zich namen: Zij voerden de medische inspectie van immigranten uit, publiceerden informatie over de Amerikaanse immigratiewetgeving, inden de belasting die derde-klasse passagiers moesten betalen en vulden de 'passenger manifests' in. Een passenger manifest bevatte informatie over de migrant waardoor de immigratie inspecteurs makkelijker konden vast stellen of iemand ongewenst was volgens het Amerikaanse immigratiebeleid. Tegelijkertijd hielpen de maatschappijen de Amerikaanse immigratiecontrole te omzeilen. De makkelijkste manier om de controle geheel te vermijden was eerste of tweede klasse reizen, omdat alleen derde-klasse passagiers werden gecontroleerd. Ook werd er gebruikt gemaakt van havens waar immigratieambtenaren soepeler omgingen met de toelatingseisen dan in plaatsen zoals Ellis Island. Tenslotte probeerde scheepvaartmaatschappijen om de toelaatbaarheid van migranten te verhogen. Op de passenger manifests werden Russen aangeduid als Slowaken, tolken werden ingehuurd om de passagiers voor te bereiden op de vragen van de immigratie inspecteurs en de dokters die waren ingehuurd om de medische inspectie uit te voeren, hielpen ook om de gezondheid van de migranten op peil te houden. De ondernemers probeerden de toelaatbaarheid van de migranten te verhogen, maar namen tegelijkertijd niet te veel risico's. Het transport van ongewenste migranten kon in verband met detentie en deportatie kosten opleveren en zou daarnaast mogelijk tot nog meer restrictieve immigratiemaatregelen kunnen leiden. Het uitbesteden van de immigratiecontrole aan private ondernemers vergrootte de effectiviteit

---

<sup>80</sup> Lüthi, 'Germans of Anarchy, Crime, Disease and Degeneracy', 29-35.

<sup>81</sup> Caestecker en Feys, 'East European Jewish migrants and settlers in Belgium, 1880-1914', 267.

van de controle: er werden meer migranten op medische gronden geweigerd in de Europese controleposten dan aan de Amerikaanse grenzen.<sup>82</sup>

Niet alleen de Amerikaanse overheid maar ook Europese staten besteedden de grenscontrole uit aan scheepvaartmaatschappijen. Na de cholera-uitbraak van 1892 in Hamburg sloten de Pruisische autoriteiten de grenzen voor alle Russische migranten. De gesloten oostgrens en de Amerikaanse quarantaine maatregelen creëerden enorme financiële verliezen voor de Duitse maatschappijen. De twee grootste Duitse bedrijven besloten om samen te werken en kwamen met het plan om zelf de controles op transmigranten uit te voeren. De Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) en de Norddeutscher Lloyd (NDL) stelden in 1893 aan de Pruisische autoriteiten voor om langs de gehele oostgrens controlestations te creëren waarin zij zelf de medische inspectie en de desinfectie maatregelen uit voerden die vereist waren door de Amerikaanse autoriteiten. De gezonde migranten zouden daarna in afgesloten treinen, met een tussenstop voor een tweede inspectie op het migrantenstation Ruhleben, naar de haven van inscheeping worden vervoerd. De Pruisische autoriteiten gingen akkoord met het plan, mits de HAPAG en de NDL controleerden of de migranten in het bezit waren van een paspoort en voldoende financiële middelen hadden voor emigratie of ondersteuning kregen van een hulporganisatie. Daarnaast moesten de scheepvaartmaatschappijen alle kosten op zich nemen voor de bouw en exploitatie van de controlestations. Door in te gaan op het voorstel van de Duitse lijnen stemden de Pruisische autoriteiten in feite in met de privatisering van de grensbewaking.<sup>83</sup>

De geprivatiseerde controlestations gaven de Duitse lijnen de mogelijkheid om de Oost-Europese migratiehandel te domineren. Duitse scheepvaartagenten weigerden migranten met een ticket van een buitenlandse lijn, stuurden migranten zonder ticket naar Hamburg en Bremen en leidden migranten met een hoog risico om niet toegelaten te worden naar buitenlandse havens. De HAL beschuldigde de Duitse scheepvaartmaatschappijen ervan alle migranten in slechte gezondheid naar Rotterdam te sturen.<sup>84</sup> Pas vanaf 1904 accepteerden de Duitse lijnen officieel dat de passagiers van de niet-Duitse scheepvaartlijnen

---

<sup>82</sup> Feys, 'Bounding Mass Migration', 89-93; Caestecker en Feys, 'East European Jewish migrants and settlers in Belgium', 266, 267.

<sup>83</sup> Katja Wüstenbecker, 'Hamburg and the Transit of East European Emigrants', in: Andreas Fahrmeir, Olivier Faron en Patrick Weil, (red.), *Migration Migration control in the North Atlantic world: The evolution of state practices in Europe and the United States from the French Revolution to the Inter-War period* (New York 2003) 195-209, 201, 202; Brinkmann, 'Strangers in the City', 238, 239.

<sup>84</sup> Feys, 'Steamshipping Companies and Transmigration Patterns', 252, 253.

gebruik mochten maken van de controlestations, mits de betreffende scheepvaartlijn een zogenaamde 'concessie' van de Pruisische autoriteiten had bemachtigd. Een concessie werd pas afgegeven als de scheepvaartmaatschappij garandeerde alle gemaakte kosten van haar passagiers op zich te nemen. Ook na 1904 probeerden de Duitse lijnen concurrentie van kleinere scheepvaartmaatschappijen te voorkomen door de druk uit te oefenen op de Pruisische autoriteiten.<sup>85</sup> De Directeur van de KHL, een relatief kleine onderneming in Amsterdam, klaagde dat de Duitse lijnen – onder het mom van nationale veiligheid – absolute controle over de doortocht van migranten door Duitsland hadden verkregen. De KHL besloot in 1914 om over te gaan op een directe overzeese verbinding met Rusland om aan de Duitse controle te ontkomen.<sup>86</sup>

De Duitse controlestations werden niet alleen gefinancierd door de HAPAG en de NDL, maar ook door hun belangrijkste kartelpartners, de Antwerpse Red Star Line (RSL) en de HAL. De grote scheepvaartmaatschappijen van de Noordwest-Europese havens (met uitzondering van de Franse Compagnie Générale Transatlantique opererend vanuit Le Havre) hadden zich rond 1880 verenigd in de North Atlantic Steamship Association waarin zij vaste prijzen hadden afgesproken voor een derde-klasse ticket. Het Europese migratieverkeer was toen verdeeld tussen het Brits-Scandinavische, het Mediterrane en het Continentale kartel. In 1892 besloten de belangrijkste continentale lijnen om het gezamenlijke aandeel in het migratieverkeer onderling te verdelen in vaste percentages. De HAL kreeg op basis van haar aandeel in het afgelopen decennium voor het westelijke migratieverkeer een aandeel van 9,78 procent en voor het oostelijke migratieverkeer 13,32 procent. Als een maatschappij meer passagiers vervoerde dan het afgesproken percentage was zij verplicht de andere maatschappijen financieel te compenseren.<sup>87</sup> Brinkmann stelt dat de continentale lijnen de incidentele weigeringen van haar passagiers door het Duitse controlesysteem accepteerden omdat zij afspraken hadden over de verdeling van de markt.<sup>88</sup>

De Nederlandse overheid nam in dezelfde tijd als de totstandkoming van het Duitse controlesysteem maatregelen om de verantwoordelijkheid van de Nederlandse scheepvaartmaatschappijen voor de transmigranten te vergrootten. Uit het archief van het

---

<sup>85</sup> Brinkmann, 'Travelling with Ballin', 471-473.

<sup>86</sup> Chin-Ee Ong, Claudia Minca en Martijn Felder, 'Disciplined mobility and the emotional subject in Royal Dutch Lloyd's early Twentieth Century passenger shipping network', *Antipode* 46(5) (2014) 1323-1345, 1331.

<sup>87</sup> Feys, 'Steamshipping Companies and Transmigration Patterns', 252-257.

<sup>88</sup> Brinkmann, 'Travelling with Ballin', 473.

ministerie van Justitie blijkt dat passagierslijnen varend vanuit Rotterdam naar de Verenigde Staten sinds 1893 verplicht waren om aan alle Russische transmigranten een zogenaamde 'politiekaart' uit te reiken. De politiekaart hield de maatschappijen verantwoordelijk voor de opvang van Russische migranten tijdens hun verblijf in Nederland en voor het vertrek van de migranten uit Nederland.<sup>89</sup> Doel van de politiekaart was dat transmigranten niet in Nederland zouden blijven. Vestiging was ongewenst, omdat de migranten mogelijk armlastig konden worden en vermoedelijk ook vanwege het 'anders-zijn' van de Oost-Europese migranten. De Nederlandse overheid zorgde door middel van de politiekaartregeling ervoor dat de scheepvaartmaatschappijen toezicht hielden op de transmigranten. In 1904 schreef de minister van Justitie dat de circulaire van 30 juni 1893 'enigszins beperkt gesteld' was: Voortaan moesten aan alle migranten ongeacht nationaliteit en het land van bestemming een politiekaart uitgereikt worden.<sup>90</sup>

Om te voorkomen dat transmigranten gingen rondzwerven in de stad werden zij bij aankomst in Rotterdam opgewacht door ambtenaren van de Commissie van Toezicht, medewerkers van de Holland-Amerika Lijn of de Joodse hulporganisatie Montefiori en naar een overnachtingsplek begeleid.<sup>91</sup> De Commissie van Toezicht had als taak om de kwaliteit van de logementen in de stad te bewaken en de gezondheidstoestand van de migranten in de gaten te houden. In 1893 opende de HAL een eigen hotel aan de Wilhelminakade waar 950 gasten konden verblijven. Het hotel stelde de HAL in staat om goede services en hygiënische omstandigheden te garanderen. Zo voorkwam de HAL dat de migranten werden uitgebuit door lokale hoteleigenaren en ziektes opliepen of verspreiden onder de lokale bevolking. Door migranten te isoleren van de rest van de bevolking in het emigrantenhotel verlichtte HAL de taak van de Commissie van Toezicht en zorgde ervoor dat de migranten de Nederlandse samenleving zo min mogelijk tot last waren.<sup>92</sup>

Ook hulporganisaties speelden een rol in het toezicht op transmigranten in de stad. Een prominente hulporganisatie was de Rotterdamse Montefiori, opgericht in 1883 om hulp

---

<sup>89</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 415, Circulaire betreffende doorlating van landverhuizers, nr. 124, minister van Justitie, 30-06-1893.

<sup>90</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 415, Circulaire betreffende doorlating van landverhuizers, nr. 120, minister van Justitie, 10-12-1904.

<sup>91</sup> Elise van Schip, 'Montefiore. Vereeniging tot ondersteuning van behoeftige passanten. Een onderzoek naar het functioneren in de periode 1883-1914', *Rotterdamsch Jaarboekje* (Rotterdam 1996) 389-453, 392, 393.

<sup>92</sup> Feys, 'Steamshipping Companies and Transmigration Patterns', 269; Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken*, 58.

te bieden aan de Joodse vluchtelingen afkomstig uit Oost-Europa. De hulporganisatie bood onderdak, voedsel, kleding, medische verzorging aan en betaalden in sommige gevallen de reiskosten naar het bestemmingsland. Een achterliggend motief om hulp aan te bieden was te voorkomen dat de Oost-Europese Joden gingen rondzwerven in de stad of zich permanent in Rotterdam zouden vestigen. De komst van grote aantallen Oost-Europese Joden werd als een bedreiging gezien voor de reputatie van de bestaande Joodse gemeenschap in Rotterdam. Door hulp aan te bieden probeerde Montefiori te vermijden dat de Joodse migranten werden teruggestuurd als paupers of zieken. De migranten die absoluut geen kans maakten om toegelaten te worden door een van de besmettingslanden, zoals krankzinnigen of migranten met zichtbare ziekteverschijnselen, werden door Montefiore gerepatrieerd.<sup>93</sup> Enerzijds probeerde Montefiori dus de toelaatbaarheid van de Joodse transmigranten te verhogen, anderzijds werden de ongewenste migranten teruggestuurd om te voorkomen dat zij een last gingen vormen voor de Nederlandse samenleving.

Non-gouvernementele actoren waren eind negentiende eeuw in grote mate betrokken bij de controle op transmigranten in transitlanden. Hulporganisaties, zoals Montefiore, controleerden transmigranten, maar waren niet zoals de scheepvaartmaatschappijen belast met de uitvoering van migratiebeleid. Amerikaanse autoriteiten verschoven de grenscontrole naar Europa door de verantwoordelijkheid bij de scheepvaartmaatschappijen te leggen. Ook in Europese transitlanden werd de grenscontrole geprivatiseerd: de Pruisische autoriteiten lieten de grenscontrole van de oostgrens over aan de Duitse maatschappijen en ook in Nederland kwam het toezicht op transmigranten bij de bedrijven te liggen.

## 2.3 Transmigratie in het Interbellum

### 2.3.1 De Eerste Wereldoorlog als keerpunt

De Eerste Wereldoorlog legde het migratieverkeer stil. Na het einde van de oorlog herstelde de trans-Atlantische migratie zich langzaam, maar de omvang was niet meer hetzelfde als voorheen. De oorzaak was het definitieve einde van het laissez-faire tijdperk met betrekking tot migratie. Overheden belemmerde migratie door identiteitscontroles en nieuwe beperkende immigratiemaatregelen.<sup>94</sup> Aanleiding voor het inzetten van deze controles was

---

<sup>93</sup> Van Schip, 'Montefiore', 435-440.

<sup>94</sup> Brinkmann, 'Travelling with Ballin', 481, 482.

de Eerste Wereldoorlog.<sup>95</sup> Daarmee vormde de Eerste Wereldoorlog een breukpunt in migratiecontrole. De wortels van de ommezwaai in het migratiebeleid lagen echter al in de negentiende eeuw.

Ook Nederland nam aan het einde van de Eerste Wereldoorlog maatregelen om migratie te reguleren en het toezicht op vreemdelingen te vergrootten. Een van de redenen om aan het eind van de oorlog het vreemdelingenbeleid aan te passen was dat de Vreemdelingenwet van 1849 tijdens de oorlog niet had gefunctioneerd. Vlak na het uitbreken van de oorlog ontving Nederland namelijk grote aantallen vluchtelingen uit België. Alle Belgische vluchtelingen, in totaal 1 miljoen, werden toegelaten tot Nederland, ook zonder dat zij voldeden aan de eisen gesteld in de Vreemdelingenwet van 1849.<sup>96</sup> Daarnaast voedde de onrustige internationale situatie aan het einde van de oorlog de behoefte om migratie te controleren. Na de Eerste Wereldoorlog trokken er vele soldaten en bijna 10 miljoen vluchtelingen door Europa op weg naar huis of naar een veilige haven. De kans was groot dat rondtrekkende soldaten en vluchtelingen een ziekte hadden opgelopen in onhygiënische kampen en deze zouden verspreiden.<sup>97</sup> De Inspecteur van de Volksgezondheid wees er op dat er waarschijnlijk een verband bestond tussen de ‘invasie’ van losgelaten krijgsgevangenen uit Duitsland – die geen goede sanitaire verzorging hadden genoten - en de uitbraak van tyfus in januari 1919 in Rotterdam.<sup>98</sup> Uit discussies over het nieuwe Vreemdelingenreglement blijkt dat de Nederlandse autoriteiten ook bang waren voor de verspreiding van geslachtsziekten door vreemdelingen.<sup>99</sup> Rondtrekkende vreemdelingen waren mogelijk dragers van besmettelijke ziektes en daarom een reden om de controle op migratie te verstevigen. Tenslotte wenste Nederlandse autoriteiten het toezicht op vreemdelingen te vergroten door het sterke vermoeden dat er zich ‘gevaarlijke elementen’ onder de rondtrekkende vreemdelingen bevonden. De revolutie in Rusland en de revolutiepogingen in andere Europese staten creëerde de angst voor ordeverstoringen of een revolutie in het eigen land. Daarom was het van belang om controlemechanismen te realiseren om gevaarlijke vreemdelingen in de gaten te kunnen houden en indien nodig uit de samenleving te bannen.<sup>100</sup>

---

<sup>95</sup> Schrover, ‘Migration and Mobility’, 3.

<sup>96</sup> Leenders, *Ongenode gasten*, 139, 170, 171.

<sup>97</sup> Schrover, ‘Migration and Mobility’, 6; Kushner en Knox, *Refugees in an age of genocide*, 76-79.

<sup>98</sup> D. J. Hulshoff, ‘De Rijks sanitaire inrichting te Oldenzaal’, *Arts en Samenleving* (1921) 2211-2218, 2211.

<sup>99</sup> Van Eijl, *Al te goed is buurmansgek*, 112.

<sup>100</sup> Leenders, *Ongenode gasten*, 169-175.



De wens om migratie te controleren kwam tot uitdrukking in het Vreemdelingenreglement van 1918. Het nieuwe Vreemdelingenreglement creëerde de mogelijkheid om vreemdelingen beter te monitoren doordat alle vreemdelingen verplicht waren om zich binnen 24 uur te melden bij de plaatselijke politie en werden ingeschreven in het vreemdelingenregister. Daarnaast vergrootte het nieuwe Vreemdelingenreglement de greep op gevaarlijke vreemdelingen doordat de Inspecteur van de Koninklijke Marechaussee (IKM) de bevoegdheid kreeg om vreemdelingen die een gevaar vormden voor de publieke orde, veiligheid, gezondheid of zedelijkheid te interneren. Het Nederlandse vreemdelingenbeleid werd gecentraliseerd door de verantwoordelijkheid van de uitvoering van het Vreemdelingenreglement neer te leggen bij de IKM en door de instelling van het Rijkspaspoortenkantoor. Deze laatste instelling was als enige gemachtigd om vreemdelingen het nieuwe, verplichte visum te verlenen.<sup>101</sup> Voor het eerst bestond er de mogelijkheid om buitenlandse arbeiders te weren. In 1926 werd het visum voor Duitsers afgeschaft en waren alleen nog Oost-Europeanen en niet-Europeanen gebonden aan de visum-verplichting. In de praktijk werd ook hen weinig belemmeringen in de weg gelegd.<sup>102</sup> Daarnaast werd de grensbewaking in 1920 geprofessionaliseerd door de instelling van de Dienst van de Grensbewaking en een nieuw bewakingsvoorschrift waarin precies werd beschreven wie wel en wie niet mocht worden toegelaten. Het Vreemdelingenreglement en de uitbreiding van de grenstroepen, het ambtenarenapparaat en de politie zorgde er voor dat vreemdelingen intensiever werden gecontroleerd.<sup>103</sup>

Het Vreemdelingenreglement was gericht op 'hier te lande vertoevende vreemdelingen', dus niet expliciet op vreemdelingen op doorreis. Vermoedelijk heeft de professionalisering en uitbreiding van de grensbewaking en de vreemdelingendienst ook het toezicht op transmigranten vergroot. Zeker is dat de Nederlandse autoriteiten de controle op transmigranten probeerden te verstevigen door de instelling van het doorreisvisum. Transmigranten mochten alleen door Nederland reizen als zij een doorreisvisum hadden weten te bemachtigen bij een Nederlandse consul.<sup>104</sup>

Emigratie door transitlanden als Nederland werd bemoeilijkt door een toename van identiteitscontroles, zoals de verplichting van het doorreisvisum en het paspoort. Daarnaast

---

<sup>101</sup> Van Eijl, *Al te goed is buurmansgek*, 111-142.

<sup>102</sup> Lucassen, 'Agent of Koopman', 155, 156.

<sup>103</sup> Van Eijl, *Al te goed is buurmansgek*, 141, Leenders, *Ongenode Gasten*, 171, 234.

<sup>104</sup> Brinkmann, 'Travelling with Ballin', 482.

belemmerde het restrictieve beleid van bestemmingslanden de Europese emigratie in grote mate. De Verenigde Staten beperkte immigratie drastisch met de quota-wetten van 1921 en 1924. De Emergency Act van 1921 bepaalde dat nog maar 3 procent van de bevolking met dezelfde nationaliteit wonend in de Verenigde Staten volgens de census van 1910 mocht worden toegelaten. De gekozen formule zorgde ervoor dat Noord-Europeanen een hogere kans hadden om toegelaten te worden dan Oost- en Zuid-Europeanen. Het quotasysteem reguleerde ongewenste migratie op een nieuwe manier door mensen op basis van nationaliteit uit te sluiten.<sup>105</sup> De Amerikaanse immigratiedienst was nog niet toegerust om het nieuwe beleid zelf goed uit te voeren. Daardoor deden zich gevallen voor waarbij migranten met een visa toch werden geweigerd aan de Amerikaanse grenzen omdat het quotum al vol was. De scheepvaartmaatschappijen probeerden dit probleem op te lossen door informatie uit te wisselen over passagiers.

De Immigration Act van 1924 schepte de mogelijkheid om het remote control beleid zelf uit te voeren door de diplomatieke en de immigratiedienst te integreren en uit te breiden.<sup>106</sup> Immigratie van Zuid- en Oost-Europeanen werd nog verder beperkt: het nieuwe uitgangspunt was de census van 1890 en het percentage 2 procent. De vraag naar visa oversteeg het aanbod ruimschoots: voor Noord- en West Europa circa 3 tot 1, maar voor Zuid- en Oost Europeanen circa 78 tot 1. De quota-wetgeving verminderde het aantal nieuwe (geregistreerde) immigranten van 364.339 in 1924 naar een gemiddelde van 160.000 in de volgende vier jaar.<sup>107</sup> Het nieuwe Amerikaanse systeem veranderde de controle op transmigranten in grote mate doordat Amerikaanse consuls de migranten controleerden in plaats van de scheepvaartmaatschappijen.<sup>108</sup> Voor transitlanden betekende het nieuwe visa-stelsel dat migranten voortaan gecontroleerd konden worden op het wel of niet in bezit zijn van een visum.

Andere belangrijke bestemmingslanden als Canada, Argentinië en Brazilië probeerden te voorkomen dat zij de ongewenste migranten die de Verenigde Staten weigerden ontvingen en namen daarom beperkende immigratiemaatregelen. Tegelijkertijd bleven in deze landen dikwijls de voorzieningen om emigranten aan te trekken bestaan. De begrenzende maatregelen bestonden vaker uit het verminderen of stopzetten van migratiesubsidies dan de

---

<sup>105</sup> Zolberg, *A nation by design*, 243-267; Wolff, 'Global walls and global movement', 190.

<sup>106</sup> Feys, 'Bounding Mass Migration', 94.

<sup>107</sup> Zolberg, *A nation by design*, 264, 265.

<sup>108</sup> Brinkmann, 'Introduction: Reexamining Jewish Migrations from Eastern Europe after 1880', 18.

rechtstreekse uitsluiting van migranten.<sup>109</sup> Canada reageerde aan het begin van de twintigste eeuw op toenemende aantallen migranten uit Zuid- en Oost Europa met de restrictieve immigratiewetten van 1906 en 1910. Criminelen, prostituees, migranten met mentale en fysieke afwijkingen, personen met besmettelijke ziektes en LPC's werden de toegang tot Canada voortaan geweigerd; in feite een kopie van de Amerikaanse categorieën van ongewenste migranten. Tegelijkertijd bleef Canada actief agrarische landbouwers in Europa rekruteren. Feys wijst er op dat Canada in de jaren twintig geen quotawetten introduceerde zoals de Verenigde Staten en daardoor als een 'achterdeur' voor Europese migranten functioneerde.<sup>110</sup> In Argentinië kwam er pas in het interbellum een einde aan de min of meer onbelemmerde immigratie. De Argentijnse autoriteiten probeerden steeds actiever om meer gewenste migranten, Europese agrarische landbouwers, aan te trekken en de ongewenste migranten buiten te sluiten met nieuwe toegangseisen, zoals een paspoort met foto, een gezondheidscertificaat en een blanco strafblad. Ook Brazilië begon vanaf de jaren 1920 langzaam maatregelen te nemen om ongewenste immigratie te beperken. In de jaren 1930 adopteerde Brazilië het quotasysteem van de Verenigde Staten door immigratie te beperken tot 2 procent van alle immigranten die de afgelopen vijftig jaar waren binnengekomen.<sup>111</sup> Ondanks de beperkende maatregelen bleven de Joodse gemeenschappen in Argentinië en Brazilië groeien.<sup>112</sup> Het restrictieve immigratiebeleid van de Verenigde Staten en andere bestemmingslanden zorgden ervoor dat vele Europeanen zich bevonden in een staat van permanente transitie.<sup>113</sup>

### 2.3.2 De jaren dertig

De economische crisis van de jaren dertig verslechterden de mogelijkheden om naar overzeese bestemmingslanden te emigreren. De Amerikaanse president Hoover maakte in september 1930 bekend dat de LPC-criteria bij toekomstige visa-aanvragen nog strenger in acht genomen moest worden. Resultaat was dat er in het daaropvolgende jaar 60 procent

---

<sup>109</sup> Ashley Timmer en Jeffrey Williams, 'Immigration policy prior to the 1930s: Labor markets, policy interactions, and globalization backlash', *Population and Development Review* 24(4) (1998) 739-771, 739.

<sup>110</sup> Ninette Kelley en Michael Trebilcock, *The Making of the Mosaic: A History of Canadian Immigration Policy* (Toronto 1998) 131-137; Feys, 'Bounding Mass Migration', 97.

<sup>111</sup> Tanja Bastia en Matthias vom Hau, 'Migration, Race and Nationhood in Argentina', *Journal of Ethnic and Migration Studies* 40(3) (2014) 475-492, 480; Zeila de Brito Fabri Demartini: The insertion of different groups Immigration in Brazil, *Journal of Immigrant and Refugee Studies* 4(2) (2006) 69-95, 74.

<sup>112</sup> Wolff, 'Global Walls and global movement', 191.

<sup>113</sup> Brinkmann, 'Introduction: Reexamining Jewish Migrations from Eastern Europe after 1880' 18.

minder visa aan Europese arbeiders werden verstrekt dan voor Hoover's maatregel.<sup>114</sup> Daarnaast zorgde de economische crisis voor de (soms gedwongen) terugkeer van een groot aantal migranten. De Amerikaanse overheid deporteerde tussen 1930 en 1932 54.000 vreemdelingen.<sup>115</sup>

Voordat de economische depressie de Europese economieën raakten bestond er in vrijwel alle Europese landen wetgeving die de nationale arbeidsmarkt kon beschermen tegen buitenlandse arbeiders. Een van de weinige uitzonderingen hierop was Nederland. De Nederlandse overheid kon alleen Oost-Europese arbeiders weren door een visum te weigeren. Vanaf 1930 steeg de werkloosheid in Nederland van 100.000 in 1930 naar 480.000 in 1938. In 1934 startte de Nederlandse overheid met het beschermen van de nationale arbeidsmarkt met de introductie van de Vreemdelingenarbeidswet. Deze wet verplichtten werkgevers een vergunning aan te vragen voor het in dienst nemen van buitenlandse arbeiders.<sup>116</sup> De Nederlandse overheid wilde voorkomen dat vreemdelingen de nationale arbeidsmarkt bedreigden of een last werden voor de Nederlandse samenleving als gevolg van de gespannen arbeidsmarkt.

In de jaren dertig ontvluchten grote aantallen Joden het antisemitische regime van Hitler in Duitsland. De eerste groep Joodse vluchtelingen van 1933 ondervond relatief weinig belemmeringen bij het passeren van de grenzen van Nederland, België, Zwitserland en Frankrijk. In de jaren die volgden namen vrijwel alle Europese landen maatregelen om de Joodse vluchtelingen te weren. De verantwoordelijkheid en de financiering voor de opvang van de Joodse vluchtelingen kwam bij de bestaande Joodse gemeenschap te liggen.<sup>117</sup> De Amerikaanse president Roosevelt hield in de jaren dertig vast aan de quotawetgeving. Wel droeg Roosevelt de Amerikaanse consuls in Europa op om soepel om te gaan met de LPC-criteria bij nieuwe visa-aanvragen en daarnaast verlengde hij een groot aantal bezoekersvisa voor onbepaalde tijd. In totaal werden er tussen 1933 en 1940 127.000 Joodse vluchtelingen toegelaten tot de Verenigde Staten, inclusief Joodse toeristen van wie het bezoekersvisum werd verlengd.<sup>118</sup>

---

<sup>114</sup> Zolberg, *A nation by design*, 269.

<sup>115</sup> Cybelle Fox, *Three worlds of relief: Race, immigration, and the American welfare state from the progressive era to the new deal* (Princeton 2012) 127.

<sup>116</sup> Van Eijl, *Al te goed is buurmansgek*, 141-157.

<sup>117</sup> Ibidem, 176-179.

<sup>118</sup> Zolberg, *A nation by design*, 272-286.

In Nederland viel de komst van de Joden uit Duitsland samen met de pogingen van de Nederlandse regering om de nationale arbeidsmarkt te beschermen tegen buitenlandse arbeiders. Vanaf het begin van 1933 maakte de Nederlandse overheid duidelijk dat het geen voorzieningen zou creëren of financiële hulp bieden. Het Comité voor Joodse vluchtelingen (CJV) kreeg de volledige verantwoordelijkheid voor de opvang van Joodse vluchtelingen in Nederland. Het primaire doel van zowel de CJV als de Nederlandse overheid was om de remigratie van de Joodse vluchtelingen aan te moedigen. De CJV bevorderde emigratie, omdat zij bang was dat het verblijf van een grote groep Joden tot antisemitisme zou leiden en vanwege haar beperkte financiële middelen om de Joodse vluchtelingen te ondersteunen.<sup>119</sup> In mei 1938 maakte de minister van Justitie Goseling (Rooms-Katholieke Staatspartij, RKSP) in een circulaire bekend dat een vluchteling voortaan als ‘een ongewenst element’ van de samenleving werd beschouwd en daarom aan de grens geweerd zou moeten worden. Alleen vluchtelingen die zich in levensgevaar bevonden mochten nog worden toegelaten.<sup>120</sup>

De Nederlandse overheid breidde in de jaren dertig niet allen de wet- en regelgeving met betrekking tot immigratie uit, maar nam ook maatregelen om emigratie en transmigratie verder te reguleren. In 1936 nam het Nederlandse parlement een nieuwe Landverhuizerswet aan die de 75 jaar oude Landverhuizerswet van 1861 verving. Volgens Van Faassen was een nieuwe Landverhuizerswet onder andere gewenst omdat emigratie was toegenomen en de wetgeving van 1861 onvoldoende aansloot bij andere nationale wetten en de internationale discussies die in de jaren 1920 speelde. Een nieuwe Landverhuizerswet bleek een moeilijke kwestie, want tussen 1907 en 1936 verschenen er maar liefst 6 wetsvoorstellen.<sup>121</sup> Net als de Landverhuizerswet van 1861 was de nieuwe wet gericht op zowel Nederlandse als vreemde landverhuizers. De nieuwe Landverhuizerswet beoogde om de toekomstige emigratie van Nederlanders in goede banen te leiden en om zaken als de werving en arbeidsbemiddeling te reguleren. Emigratie werd steeds meer als oplossing gezien voor de toenemende werkloosheid en vanaf het begin van de twintigste eeuw moedigde de Nederlandse overheid emigratie aan. In dit kader werd ook de Nederlandse Vereniging voor Landverhuizing (NVL) in

---

<sup>119</sup> Bob Moore, ‘Jewish Refugees in the Netherlands 1933–1940: The Structure and Pattern of Immigration from Nazi Germany’, *The Leo Baeck Institute Yearbook* 1(29) (1984) 73-101, 95.

<sup>120</sup> Van Eijl, *Al te goed is buurmansgek*, 188-192.

<sup>121</sup> Marijke van Faassen, *Polder en Emigratie: Het Nederlandse emigratiebestel in internationaal perspectief 1945-1967* (Den Haag 2014) 66.

1914 opgericht en gefinancierd door de overheid.<sup>122</sup> Wat betreft transmigratie waren de belangrijkste veranderingen ten opzichte van de wetgeving uit 1861 dat het toezicht op transmigranten niet meer werd uitgevoerd door de Commissies van Toezicht maar door de plaatselijke politie en dat er bepalingen waren opgenomen over de procedure voor afgewezen migranten.<sup>123</sup>

De Eerste Wereldoorlog vormde een keerpunt in het transmigratieverkeer. In Nederland creëerde de komst van vluchtelingen, de angst voor de verspreiding van ziektes door rondtrekkende vreemdelingen en de revoluties in andere landen de wens om migratie te controleren. Wat voor gevolgen dit had voor het transmigratieverkeer in Nederland is onderzocht in hoofdstuk 3 en 4. Een ander keerpunt in het Interbellum voor de controle op migranten was de Amerikaanse immigratiewet van 1924. Het nieuwe Amerikaanse visumstelsel zorgde ervoor dat de uitvoering van de controle niet meer bij de scheepvaartmaatschappijen lag maar bij de Amerikaanse ambassades. In de Verenigde Staten was het laissez-faire tijdperk definitief ten einde, in Nederland keerde de laissez-faire houding ten opzichte van immigratie terug in de jaren twintig. In de jaren dertig ging de Nederlandse overheid zich actiever bemoeien met migratie: immigratie werd beperkt en emigratie aangemoedigd. In hoeverre de Nederlandse overheid zich bemoeide met transmigratie komt aanbod in hoofdstuk 5.

---

<sup>122</sup> Bepalingen met betrekking tot emigranten en transmigranten, Memorie van toelichting, *Bijlagen Tweede Kamer 1935-1936*, kamerstuknummer 236, ondernummer 2, 236; Marijke van Faassen, *Polder en Emigratie: Het Nederlandse emigratiebestel in internationaal perspectief 1945-1967* (Den Haag 2014) 66; Herman Obdeijn en Marlou Schrover, *Komen en gaan. Immigratie en emigratie in Nederland vanaf 1550* (Amsterdam 2008) 176.

<sup>123</sup> Al sinds 1933 bestonden de Commissies van Toezicht in Rotterdam en Amsterdam niet meer. Bepalingen met betrekking tot emigranten en transmigranten, Memorie van toelichting, *Bijlagen Tweede Kamer 1935-1936*, kamerstuknummer 236, ondernummer 2, 236; Wet van den 31sten December 1936, houdende bepalingen met betrekking tot emigranten en transmigranten, *Staatsblad no. 804*, art. 16.

## Hoofdstuk 3: Transmigranten als gevaar voor de publieke gezondheid

### 3.1 Inleiding

Uit het vorige hoofdstuk is gebleken dat de Nederlandse autoriteiten de koers van het Nederlandse vreemdelingenbeleid wijzigde om migratie beter te kunnen controleren. De Nederlandse overheid zag gevaar – op verschillende fronten - in de aanwezigheid van grote aantallen vreemdelingen in Nederland. Het nieuwe Vreemdelingenreglement was gericht op de vreemdelingen die in Nederland bleven en niet op vreemdelingen op doorreis. Logischerwijze was het gevaar van de verspreiding van de revolutie kleiner in het geval van transmigranten dan van immigranten die simpelweg langere tijd in Nederland verbleven. Voor het verspreiden van ziektes gold dit niet: migranten op doorreis in Nederland vormden net zo goed als vreemdelingen die voor langere tijd naar Nederland kwamen een gevaar voor de publieke gezondheid. Het archiefonderzoek leverde veel bronnen op over de bestrijding van ziektes. Daaruit is op te maken dat de verspreiding van ziektes door transmigranten als een serieus gevaar door de Nederlandse autoriteiten werd gezien. Daarom is er voor gekozen om dit hele hoofdstuk te wijden aan het gevaar van transmigranten voor de publieke gezondheid.

In 1918 verspreidde de meest dodelijke ziekte in de moderne geschiedenis, de Spaanse griep, zich vanuit de Verenigde Staten richting West-Europa en vervolgens over de gehele wereld. De Spaanse griep eiste in minder dan 18 maanden tussen de 25 en 100 miljoen levens.<sup>124</sup> De Nederlandse overheid was hierdoor gewaarschuwd voor epidemieën. De kans bestond dat de Oost-Europese migranten leden aan een andere, besmettelijke ziekte, tyfus. In Oost-Europa heerste namelijk een tyfusepidemie. Deze epidemie was gestart in de beginjaren van de Eerste Wereldoorlog aan het Oostelijk front in Servië. Tussen 1918 en 1922 werden ongeveer 30 miljoen mensen getroffen door tyfus en overleden er 3 miljoen mensen aan de gevolgen van tyfus. Aan het begin van de eeuw was ontdekt dat luizen ziektes, waaronder tyfus, konden overbrengen op mensen. Aan het Westelijk front werd iedereen daarom in ontluisd in ontluisingsstations. Hierdoor heeft de ziekte zich in West-Europa waarschijnlijk niet kunnen verspreiden.<sup>125</sup>

---

<sup>124</sup> Howard Philips, 'Influenza Pandemic', in: Ute Daniel e.a. (red.), *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War* (Berlijn 2014) 1-19, 2.

<sup>125</sup> Frederik Holmes, 'Typhus on the Eastern front' (versie 26-07-2018) <http://www.kumc.edu/wwi/index-of-essays/typhus-on-the-eastern-front.html>, (geraadpleegd op 04-01-2019).

Uit het archiefonderzoek, gepresenteerd in dit hoofdstuk, blijkt dat de Nederlandse autoriteiten grootschalige maatregelen hebben genomen om een tyfusepidemie in Nederland te voorkomen. Aan de Nederlandse grens bij Oldenzaal werd een 'ontluizingsinrichting' gerealiseerd waar alle Oost-Europese transmigranten ontluisd moesten worden. Scheepvaartmaatschappijen inspecteerden haar passagiers al langer op ziekteverschijnselen, omdat zij daartoe verplicht waren door de Amerikaanse autoriteiten. In dit hoofdstuk wordt eerst de bestaande inspectie van transmigranten in Nederland en vervolgens de totstandkoming van landelijke overheidsmaatregelen besproken. Daarna wordt er ingegaan op hoe de controle in de ontluizingsinrichting er uit zag. Om meer inzicht te krijgen in de verhouding tussen de overheid en de scheepvaartmaatschappijen in de controle op transmigranten is er tenslotte aandacht voor de bezwaren van de scheepvaartmaatschappijen tegen de overheidsmaatregelen.

### 3.2 Medische inspectie in Nederland

Vanaf eind negentiende eeuw voerden scheepvaartmaatschappijen in de Nederlandse havens een medische controle uit, omdat migranten met een besmettelijke ziekte sinds de Immigration Act van 1891 niet meer werden toegelaten tot de Verenigde Staten. Het hotel van de HAL uit 1893 was uitgerust met een ontsmettings- en ontluizingsinrichting. Bij aankomst werden de passagiers en hun bagage gedesinfecteerd en vervolgens werden zij dagelijks door HAL-dokters gecontroleerd op oog- en huidziektes. Zes uur voor vertrek vond de laatste inspectie plaats onder toezicht van de Amerikaanse gezondheidsautoriteiten en Nederlandse autoriteiten.<sup>126</sup> In Amsterdam verbleven de migranten aanvankelijk in particuliere logementen in de hele stad. De directie van de Koninklijke Hollandse Lloyd wenste eveneens een emigrantenhotel te bezitten om een epidemie onder haar passagiers te voorkomen en zo het voortbestaan van het bedrijf niet in gevaar te brengen. In 1921 opende de KHL een - in de ogen van tijdgenoten - luxe hotel voorzien van de benodigde medische faciliteiten, waaronder een ontluizingsinrichting.<sup>127</sup>

De Nederlandse overheid had er met het oog op de nationale publieke gezondheid en de bestrijding van epidemieën eveneens belang bij om de gezondheid van de transmigranten

---

<sup>126</sup> Feys, 'Steamshipping Companies and Transmigration Patterns', 269; Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken*, 98-103.

<sup>127</sup> Ong, Minca en Felder, 'Disciplined mobility and the emotional subject', 1332; 'Het Lloyd-hotel: Een goed landverhuizersverblijf', *De Telegraaf*, 26-10-1922, 5.



in de gaten te houden. Officieel waren de Commissies van Toezicht verantwoordelijk voor de gezondheidstoestand van de transmigranten, maar in de praktijk inspecteerden de ambtenaren alleen de landverhuizersverblijven en de schepen. Het lijkt er op dat voornamelijk de gemeentelijke gezondheidsdiensten verantwoordelijkheid namen voor het toezicht op de gezondheid van de transmigranten en het afwenden van epidemieën. In 1912 ontsmette de Rotterdamse ontsmettingsdienst bijvoorbeeld het hele HAL-hotel inclusief het beddengoed nadat er een emigrant met pokken was ontdekt. Na de oorlog hielpen de Gemeentelijke Gezondheidsdienst (GGD) en de Ontsmettingsdienst de HAL met het ontluisen van transmigranten.<sup>128</sup> Het medische toezicht lijkt begin twintigste eeuw vooral een lokale verantwoordelijkheid te zijn geweest.

De overheid vond het niet noodzakelijk om migranten aan een uitgebreide inspectie te onderwerpen, omdat de migranten in Duitsland al grondig werden geïnspecteerd en ontsmet.<sup>129</sup> Uit het onderzoek van Caestecker en Feys blijkt dat de Belgische autoriteiten er tijdens het cholera tijdperk op vertrouwden dat zieke migranten al in Duitsland gestopt werden. Daarom namen zij geen voorzorgsmaatregelen aan de grenzen. Wel werden de politie en de spoorwegbeambten geïnstrueerd om uit te kijken voor zieke migranten.<sup>130</sup> Na de Eerste Wereldoorlog was er van een effectieve medische controle in Duitsland geen sprake meer. Het Verdrag van Versailles verbood de Duitse overheid en de Duitse scheepvaartlijnen aanvankelijk om controle uit te oefenen over transmigratie waardoor de controlestations werden opgeheven. De nieuwe, instabiele Weimarrepubliek was niet in staat om de gezondheid van alle rondtrekkende mensen in Duitsland te controleren.<sup>131</sup>

Na de oorlog kon Nederland er niet meer op vertrouwen dat de transmigranten reizend via Duitsland vrij van ziektes waren. De inspecteur van de Volksgezondheid Hulshoff vermoedde dat de uitbraak van vlektyfus in Rotterdam in 1919 was veroorzaakt door krijgsgevangenen losgelaten door Duitsland.<sup>132</sup> De heropleving van het Oost-Europese transmigratieverkeer rond 1920 zorgde ervoor dat de kans bestond dat er wederom vlektyfus zou uitbreken in Nederland. Uit het archiefonderzoek blijkt dat de Rotterdamse GGD er bij de

---

<sup>128</sup> Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken*, 102-104.

<sup>129</sup> Hulshoff, 'De Rijks sanitaire inrichting te Oldenzaal', 2212.

<sup>130</sup> Caestecker en Feys, 'East European Jewish migrants and settlers in Belgium', 268.

<sup>131</sup> Zosa Szajkowski *Sufferings of Jewish emigrants to America in transit through Germany*, *Jewish Social Studies* 39(1/2) (1977) 105-116, 115; Brinkmann, 'Travelling with Ballin', 483.

<sup>132</sup> Hulshoff, 'De Rijks sanitaire inrichting te Oldenzaal', 2211.

Inspecteur van de Volksgezondheid op aan drong dat erop nationaal niveau maatregelen werden genomen om de verspreiding van vlektyfus te voorkomen. De Inspecteur was echter van mening dat het ontluizen van migranten een lokale aangelegenheid was. Dit bevestigt het vermoeden dat het rijk zich niet wenste te bemoeien met de medische inspectie van transmigranten. De Rotterdamse burgemeester Zimmerman nam hier geen genoegen mee en schreef in februari 1920 aan de minister van Binnenlandse Zaken dat het voor het hele land gevaarlijk was dat Poolse landverhuizers zich vrij door Nederland mochten bewegen. Zimmerman stelde voor om alle transmigranten aan de grens te ontluizen, 'tenzij het mogelijk ware hen van het vrije verkeer hier te lande uit te sluiten.'<sup>133</sup> De Rotterdamse burgemeester stond er op dat er landelijk maatregelen werden genomen en stelde zelfs voor dat er desnoods helemaal geen transmigranten meer werden toegelaten.

Inspecteur Hulshoff kreeg naar aanleiding van de dringende brief van de Rotterdamse burgemeester de opdracht om een onderzoek uit te voeren naar de verschillende mogelijkheden om de verspreiding van vlektyfus tegen te gaan. Tot onvrede van de Rotterdamse gemeente begon de nationale overheid niet gelijk met het ontluizen van de migranten aan de grens. De gemeente zelf nam wel uitgebreide maatregelen en realiseerde een noodinrichting aan de Punt. Vanaf de Punt werden de migranten overgebracht naar het HAL-hotel of naar een van de loodsen aan de Wilhelminakade die zij na aankomst niet meer mochten verlaten.<sup>134</sup> Volgens Zevenbergen werden er in 1920 meer dan 28.000 landverhuizers in de gemeentelijke inrichting aan de Punt ontsmet en ontluisd. Aan het einde van 1920 nam de HAL in haar eigen faciliteiten aan de IJhaven steeds meer het ontsmettings- en ontluizingswerk van de gemeente over.<sup>135</sup>

### 3.3 Landelijke bestrijding van vlektyfus

Eind 1920 besloot de Nederlandse regering dat alle transmigranten aan de grens bij Oldenzaal ontluisd moeten worden. Zevenbergen noemt dit in zijn overzichtswerk, maar legt niet uit wat de overheid deed en hoe deze maatregel tot stand kwam.<sup>136</sup> Op basis van het archief van de

---

<sup>133</sup> NA, MvA: Afdeling Volksgezondheid, inv.nr. 953, Burgemeester van Rotterdam aan de Minister van Binnenlandse zaken, 13-02-1920.

<sup>134</sup> NA, MvA: Afdeling Volksgezondheid, inv.nr. 953, Directeuren van de GGD en de Reinigings- en Ontsmettingsdienst aan de minister van Binnenlandse Zaken, 21-09-1920.

<sup>135</sup> Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken*, 104.

<sup>136</sup> Ibidem.

afdeling Volksgezondheid binnen het ministerie van Arbeid is te reconstrueren waarom de overheid eind 1920 overging tot dit besluit en hoe de controle er in de praktijk uitzag.

Op 16 juni 1920 stuurde Inspecteur Hulshoff een uitgebreid rapport terug waarin hij afwoog of de staat, de gemeente Amsterdam en Rotterdam of de scheepvaartmaatschappijen het beste de ontluizing van de transmigranten kon uitvoeren. De directie van de KHL en de Cunard-lijn stelden voor om de ontluizing van de migranten zelf uit te voeren in de haven van inscheping. Hulshoff betoogde dat de Nederlands overheid het voorstel van deze scheepvaartmaatschappijen over moest nemen, omdat het transmigratieverkeer vanwege de grote economische belangen niet zomaar gehinderd mocht worden. Zijn suggestie was om de migranten afgezonderd en onder politieel toezicht naar de hotels van de scheepvaartmaatschappijen te brengen en daar de ontluizing onder toezicht te laten uitvoeren.<sup>137</sup> De HAL stelde aan Hulshoff voor om zelf quarantaine-stations aan de grenzen te bouwen, mits de maatschappij zelf de medische inspectie mocht uitvoeren. Hulshoff verzocht de minister van Arbeid om het plan van de HAL te overwegen, maar een reactie liet op zich wachten.<sup>138</sup> De Nederlandse scheepvaartmaatschappijen hadden er net als de overheid belang bij om de transmigranten te controleren op luizen, maar wilden graag de medische controle in eigen hand houden. In een brief aan de GGD liet de HAL weten dat ook haar voorkeur eigenlijk uitging naar ontluizing in de haven van inscheping, omdat ontluizing aan de grens tot oponthoud zou leiden. Bovendien was te verwachten dat het sanitaire toezicht in Duitsland binnen korte tijd weer zou verbeteren waardoor een inrichting aan de grens overbodig zou worden. De HAL gaf in deze brief aan nog geen definitieve beslissing te hebben genomen in de 'ontluizingskwestie'.<sup>139</sup>

In september 1920 werd er opnieuw vlektyfus geconstateerd bij een landverhuizer in het hotel van de HAL en bij een havenarbeider. *Het Handelsblad* meldde dat het niet verwonderlijk was dat er zich gevallen van vlektyfus voordoen, 'omdat van regeeringswege niets gedaan wordt om aan de grens reeds de doortrekkenden te ontluizen.'<sup>140</sup> Burgemeester Zimmerman drong bij de minister van Binnenlandse Zaken nogmaals aan op

---

<sup>137</sup> NA, MvA: Afdeling Volksgezondheid, inv.nr. 953, Inspecteur van de Volksgezondheid aan de minister van Arbeid, 16-06-1920.

<sup>138</sup> NA, MvA: Afdeling Volksgezondheid, inv.nr. 953, Inspecteur van de Volksgezondheid aan de minister van Arbeid, 19-07-1920, 05-08-1920 en 06-08-1920.

<sup>139</sup> NA, MvA: Afdeling Volksgezondheid, inv.nr. 953, HAL aan de directeur van de GGD, 08-09-1920.

<sup>140</sup> 'De gevallen van vlektyphus te Rotterdam', *Het Handelsblad*, 18-09-1920, 10.

ingrijpen van de staat en stelde dat het niet verantwoordelijk was dat de regering niets deed. De Directeur van de GGD voegde in een begeleidend schrijven toe dat de staat niet kan wachten totdat de HAL een beslissing heeft genomen.<sup>141</sup> De Nederlandse overheid aarzelde met ingrijpen omdat de verwachting bestond dat Duitsland de medische controle na de oorlog weer op zich zou nemen. Het langzame herstel van Duitsland leidde er toe dat de Nederlandse overheid het uiteindelijk toch noodzakelijk achtte om in actie te komen. Inspecteur Hulshoff schreef in januari 1921:

‘Ware te verwachten dat onze oostelijke buur zich spoedig zou herstellen van zijn ‘debacle’ na den oorlog, dan zou het treffen van bijzondere maatregelen overbodig zijn geweest, daar dit land zelf belang er bij heeft, niet besmet te worden door onreine Polen, Tsjecho-Slowakken en hoe die andere nieuw gevormde volken ook heeten mogen. Nu echter gevreesd moest worden, dat het geheele herstel van Duitschland nog wel lang op zich zal laten wachten, was het wel gewenscht ons zelf te helpen, en al dat luizendragende emigrantendom, beoosten den Oder, niet dan na behoorlijke ontsmetting, met onze bevolking in aanraking te brengen.’<sup>142</sup>

In oktober 1920 gaf de regering eindelijk gehoor aan de wens van de Gemeente Rotterdam. De minister van Arbeid Aalberse (RKSP) meldde in reactie op Kamervragen van Van de Groot (Economische Bond) over de ontluizingskwestie dat de regering een ontluizings-inrichting aan de oostgrens zou realiseren. Aalberse schreef:

‘De komst van landverhuizers hier te lande wordt uitgelokt door de scheepvaartmaatschappijen, die hun vervoer zooveel mogelijk naar zich toe trachten te trekken. Daarom is reeds eenigen tijd geleden met de directies van de daarvoor in aanmerking komende maatschappijen overlegd over de mogelijkheid, dat zij zelf de noodige quarantaine-inrichtingen met ontluizingsgelegen heden zouden oprichten en betalen om daarin onder

---

<sup>141</sup> NA, MvA: Afdeling Volksgezondheid, inv.nr. 953, Burgemeester van Rotterdam en directeur van de GGD aan de minister van Binnenlandse Zaken, 21-09-2018.

<sup>142</sup> Hulshoff, ‘De Rijks sanitaire inrichting te Oldenzaal’, 2212.

Rijkstoezicht te laten ontluizen. Aangezien dit overleg niet snel genoeg vorderde en men een toeneming van landverhuizing uit het Oosten verwacht, heeft de ondergeteekende besloten, zijnerzijds maatregelen te treffen.<sup>143</sup>

De Nederlandse regering vertrouwde er dus niet op dat de scheepvaartmaatschappijen spoedig de ontluizing van transmigranten konden realiseren.

Op 6 november 1920 bepaalde minister Aalberse via Koninklijk Besluit dat het verkeer van transmigranten afkomstig uit streken waar besmettelijke ziekten heersen verboden of beperkt kon worden. De toestroom van migranten zou gereguleerd worden door weigering of beperking van de vestrekking van doorreisvisa. Daarnaast ging de regering maatregelen treffen omdat het in de komst van een te verwachten toenemend aantal Oost-Europese transmigranten een groot gevaar zag. Het regeringsplan was om aan de grens bij Oldenzaal een ontluizingsinrichting te bouwen waar alle transmigranten ontluisd en ontsmet moesten worden. Toch moesten de faciliteiten niet ingericht worden op een groot aantal transmigranten aangezien de kosten daarvoor te hoog waren.<sup>144</sup> In een opvallende notitie in het archief van Buitenlandse Zaken is te lezen dat Litaert Peerbolte, directeur-generaal der Volksgezondheid, van mening is dat 'Arbeid zich er niets van aan zou trekken als de schepen van de HAL in het vervolg zonder passagiers naar Amerika zou trekken.'<sup>145</sup> Het lijkt erop dat er de minister van Arbeid het belangrijker vond om het gevaar van tyfus te minimaliseren dan om het transmigratieverkeer in Nederland te behouden.

Er werd besloten om een tijdelijke inrichting aan de grens te bouwen want een permanente inrichting zou een 'niet goed te keuren verkwitsing' zijn. Ten eerste omdat werd aangenomen dat Duitsland in de toekomst weer voor de ontluizing zou gaan zorgen. Ten tweede omdat de scheepvaartmaatschappijen op termijn het ontluizingswerk in hun permanente inrichtingen konden overnemen.<sup>146</sup> De nationale overheid beoogde de kosten voor de verplichtte ontsmetting op de scheepvaartmaatschappijen te verhalen. Inspecteur van de Volksgezondheid schreef op 15 oktober 1920 dat de HAL zich bereid vermeldde de onkosten op zich te nemen en vermeldde dat de onderhandelingen met KHL nog liepen, maar

---

<sup>143</sup> Kamervragen de Groot, 07-10-1920, *Aanhangsel Tweede Kamer 1920-1921*, nr.22.

<sup>144</sup> Koninklijke Boodschap: Wijziging van artikel 1 van de wet van 26 april 1884, *Bijlagen Tweede Kamer 1920-1921*, kamerstuknummer 301, ondernummer 1, 301.

<sup>145</sup> NA, BuZa: Economische Zaken, inv.nr. 176, Notitie, Afzender onbekend, 30-11-1920.

<sup>146</sup> Hulshoff, 'De Rijks sanitaire inrichting te Oldenzaal', 2213, 2214.

waarschijnlijk gunstig zouden verlopen.<sup>147</sup> Per persoon werd 1 gulden in rekening gebracht voor het geneeskundig onderzoek, 2 gulden voor de ontsmetting en 2 gulden voor ontsmetting van de bagage. In de praktijk verhaalden de scheepvaartmaatschappijen de kosten op de transmigranten. De directeur van de HAL, Willem Frederik Piek, schreef in een brief aan de Nederlandse Vereniging Landverhuizing dat de kosten voor de ontsmetting niet door de passagiers maar door de staat gedragen zouden moeten worden aangezien de ontsmetting er op gericht is de openbare gezondheid te beschermen. Ook de KHL vond het onrechtvaardig dat de kosten werden doorberekend aan de scheepvaartmaatschappijen. Volgens de Inspecteur van de Volksgezondheid werden de jaarlijkse exploitatiekosten echter niet gedekt met de gegenereerde inkomsten. Daarnaast nam de Nederlandse regering de kosten van 170.000 gulden voor de bouw van de ontluizingsinrichting op zich.<sup>148</sup> Uit een volgend Koninklijk Besluit blijkt bovendien dat migranten die aan tyfus lijdten maar geen financiële middelen bezitten, zogenaamde 'behoefthigen', verpleegd en vervoerd diende te worden op rijks kosten.<sup>149</sup> Kortom, de Nederlandse overheid financierde het ontluizingsstation en verhaalde de kosten voor de ontsmetting maar ten dele op de Nederlandse scheepvaartmaatschappijen. Daarentegen werden de bouw en de exploitatie van de Duitse controlestations volledig gefinancierd door de Duitse scheepvaartlijnen.<sup>150</sup>

In nadere voorschriften werd bepaald dat transmigranten alleen nog via Oldenzaal Nederland mochten binnen komen, in afgesloten wagons moesten reizen en de wagons niet mochten verlaten.<sup>151</sup> In de praktijk werden veel derde-klasse passagiers in Nederland al langer in afgesloten wagons vervoerd aangezien dat de regel was in Duitsland. Voordat de migranten de Nederlandse grens bereikten hadden zij vaak al meer dan 24 uur doorgebracht in overvolle, slecht geventileerde treinen zonder over drinkwater of voedsel te beschikken. De Duitse historica Nicole Eilers stelt dat de migranten als gevangenen door Duitsland reisden.<sup>152</sup> Eenmaal aangekomen in Rotterdam of Amsterdam werden de migranten opgehaald door

---

<sup>147</sup> NA, MvA: Afdeling volksgezondheid, inv.nr. 955, Inspecteur van de Volksgezondheid aan de minister van Arbeid, 15-10-1920.

<sup>148</sup> NA, MvA: Afdeling volksgezondheid, inv.nr. 955, Inspecteur van de Volksgezondheid aan de minister van Arbeid, 08-08-1921; Besluit van minister van Arbeid, 22-12-1922; Directeur HAL aan de NVL, 17-06-1921; KHL aan de NVL, 21-06-1921.

<sup>149</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 415, Koninklijk Besluit tot afwending van vlektyphus, 18-03-1921.

<sup>150</sup> Wüstenbecker, 'Hamburg and the Transit of East European Emigrants', 200.

<sup>151</sup> Gemeenschappelijke beschikking, 23-11-1920, *Staatscourant*, 24-11-1920.

<sup>152</sup> Eilers, 'Emigrant trains', 72. Hoogstwaarschijnlijk waren de treinen na de Eerste Wereldoorlog minder vol en daarom comfortabeler.

medewerkers van de scheepvaartbedrijven en naar een slaapplek gebracht die zij vaak ook niet mochten verlaten. Ook in Nederland ontstond er na de Eerste Wereldoorlog – in Brinkmann's terminologie - 'een transit corridor'. In Duitsland was het voorkomen van sociale onrust in eerste instantie een belangrijke drijfveer om transmigranten te isoleren. Al voor de cholera uitbraak van 1892 in Hamburg bestonden er namelijk al plannen om de transmigranten onder te brengen in aparte barakken zodat zij de publieke orde niet konden verstoren.<sup>153</sup> In Nederland lijkt de isolering van transmigranten vooral ingegeven te worden door de angst voor de verspreiding van ziektes.

### 3.4 De ontluizingsinrichting

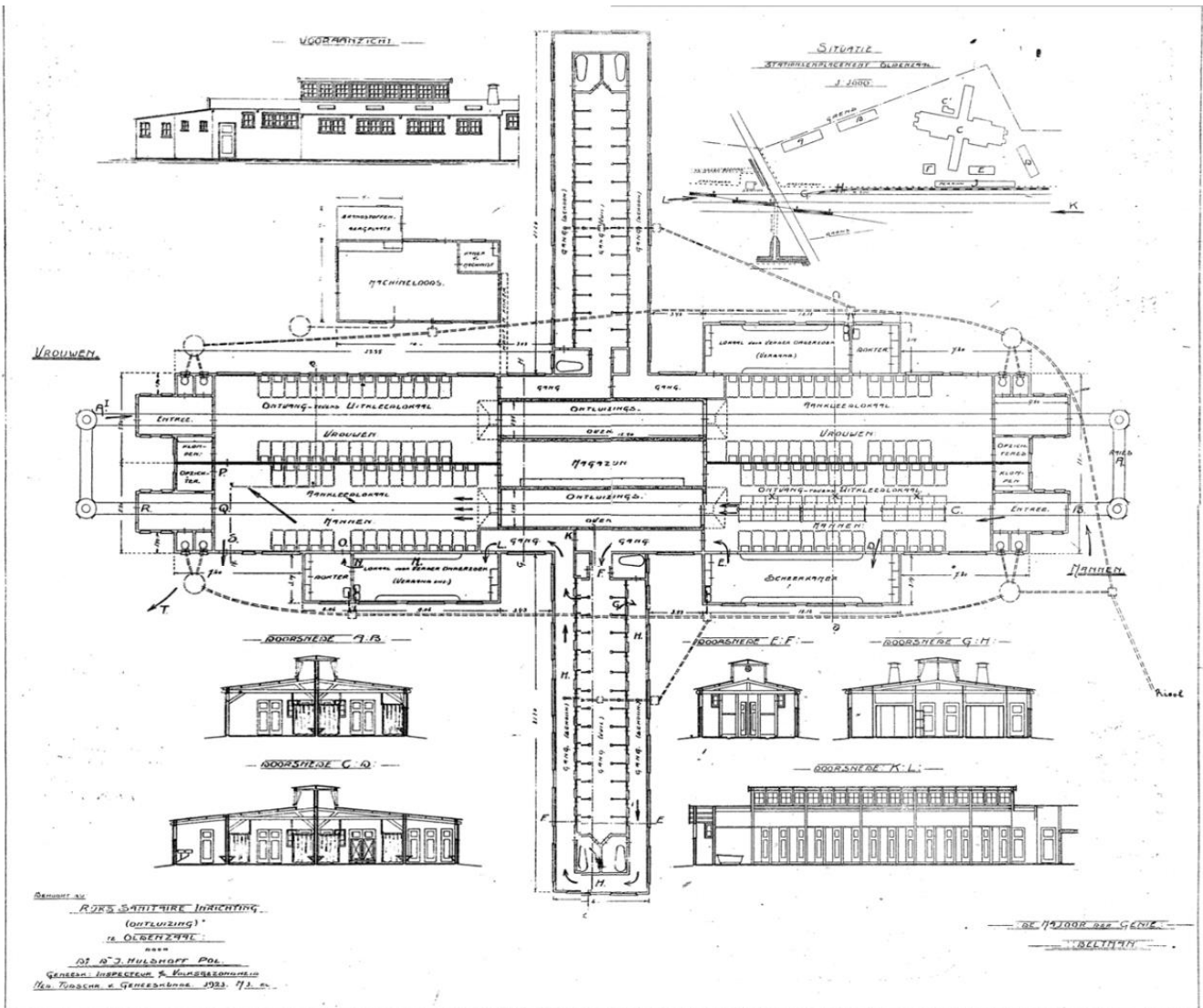
Op 15 december 1920 was de ontluizingsinrichting te Oldenzaal gereed en konden de eerste migranten ontluisd worden. Over de ontluizingsinrichting te Oldenzaal is vrijwel niets te vinden in de bestaande literatuur over transmigratie of vreemdelingen in Nederland. Een belangrijke bron van informatie vormt de publicatie van de inspecteur Hulshoff uit januari 1921 waarin hij uitgebreid uitlegt hoe de ontluizingsprocedure in zijn werk ging.

De ontluizingsinrichting was een ingenieus stelsel waarin de kleren en de bagage van de migranten in wagonnetjes op rails de ovens in- en uitreden. In de ontluizingsinrichting konden 60 personen tegelijk ontluisd worden; 30 vrouwen en 30 mannen strikt van elkaar gescheiden. Voordat de migranten naar binnen mochten werden zij op de benodigde documenten gecontroleerd en hadden de migranten zonder vervoersbewijs de mogelijkheid om een ticket te kopen. Eenmaal binnen moesten de migranten hun bagage afgeven en zich uit kleedden totdat ze 'poedelnaakt' zijn. De hoofdharen van de mannen werden geschoren en vervolgens waste iedereen zich met groene zeep. Hulshoff vermeldde hierbij dat de muren van de badkamers maar 1 meter hoog waren zodat alles in de gaten kon worden gehouden. Vervolgens werden de migranten behandeld met petroleum-sabadilla, dat neten en luizen doodde. De haren van de vrouwen werden niet geknipt maar gedrenkt in petroleum-sabadilla en bedekt met een kapje die de vrouwen de hele reis op moesten houden. In de laatste ruimte werden migranten verder onderzocht door een arts en kregen zij van de staat een kop koffie terwijl zij in schone jassen wachtten op hun gedesinfecteerde kleding en bagage.

---

<sup>153</sup> Brinkmann, 'Travelling with Ballin', 467.

Na de geneeskundige inspectie ontvingen de migranten die niet aan tyfus lijden of verschijnselen toonden een stempel van de arts op de politiekaart.<sup>154</sup>



**D. J. HULSHOFF POL, DE ONTLUIZINGSINRICHTING TE OLDENZAAL.**

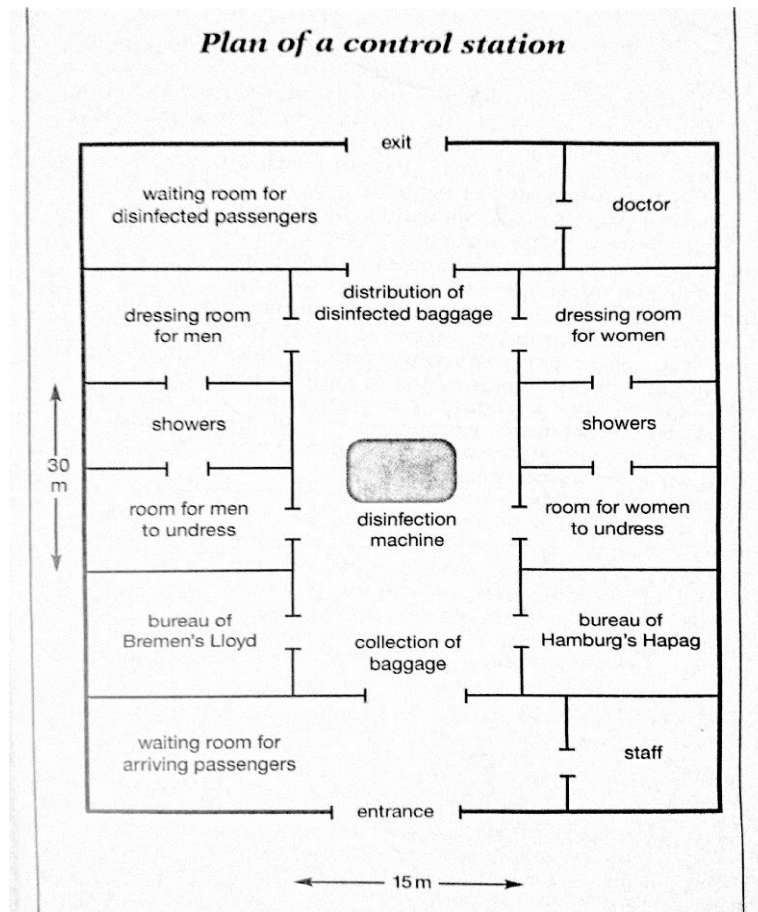
Plattegrond van de ontluizingsinrichting. Bron: D. J. Hulshoff, 'De Rijks sanitaire inrichting te Oldenzaal', *Arts en Samenleving* (1921) 2211-2218.

De opzet van het Nederlandse ontluizingscomplex lijkt sterk op het ontwerp van de Duitse controlestations. Net als in Duitsland was het barakkencomplex dichtbij een treinstation gelegen. De procedure in Oldenzaal was op exact dezelfde manier ingericht als in een Duits controlestation, zoals te zien op onderstaande plattegrond: De papieren werden eerst gecontroleerd, de bagage afgegeven, de migranten kleedden zich uit en wasten zich en

<sup>154</sup> Hulshoff, 'De Rijks sanitaire inrichting te Oldenzaal', 2211-2218.



werden tenslotte onderzocht door een arts. In de tussentijd werd de bagage en kleding gedesinfecteerd.<sup>155</sup> De zieken werden in Duitsland vijf dagen in quarantaine gehouden en behandeld in een apart gebouw of in extreme gevallen direct teruggestuurd. Het is onduidelijk wat er met de met zieke migranten in Nederland gebeurde. Hulshoff zegt hier niets over en op zijn plattegrond staat geen gebouw voor zieken aangegeven.



Plattegrond van een Duits controlestation. Bron: Wüstenbecker, 'Hamburg and the Transit of East European Emigrants', 204.

Hoewel de ontluizingsinrichting in Oldenzaal een kopie lijkt van een Duits controlestation verschilde de aard van het medisch onderzoek. In de Duitse grensstations inspecteerden de artsen, ingehuurd door de Duitse lijnen, de ogen en huid van de migranten om uit te sluiten dat de migranten niet leden aan ziektes als trachoma of favus. Ook de HAL en de RSL controleerden de migranten op oog- en huidziektes in hun eigen faciliteiten om te

<sup>155</sup> Wüstenbecker, 'Hamburg and the Transit of East European Emigrants', 202.

voorkomen dat de passagiers werden teruggestuurd door de Amerikanen.<sup>156</sup> Het lijkt er niet op dat de artsen in Oldenzaal de migranten grondig op dit soort ziektes controleerden. Het enige wat Hulshoff over het onderzoek door de arts in het ‘lokaal voor verder onderzoek’ zegt is: ‘Hier worden zij door den geneesheer verder op wonden, scabies enz. onderzocht en wordt hun van rijkswege een kopje koffie verstrekt.’<sup>157</sup> Verder is nergens in de bronnen terug te vinden dat de ontluizingsinrichting een ander doel had dan het opsporen van tyfusgevallen.

Hoe de Oost-Europese migranten de Nederlandse ontluizingsinrichting hebben ervaren is niet bekend. Volgens Hulshoff lieten de migranten zich ‘gewillig behandelen’ en vonden zij het bad na een lange reis zeer aangenaam.<sup>158</sup> De beroemde memoires van Mary Antin, een Joods-Russisch meisje dat in 1894 naar Amerika vertrok, geeft echter een ander beeld van de controlestations. Antin beschreef hoe de passagiers op het Duitse station Ruhleben werden opgedreven naar een klein gebouw waarin ze gedwongen werden om zichzelf uit te kleden en te wassen met een desinfecterende zeep. Antin schreef:

‘Our things were taken away, our friends separated from us; a man came to inspect us, as if to ascertain our full value; strange-looking people driving us like dumb animals, helpless, and unresisting.’<sup>159</sup>

In dit fragment laat Antin voelen hoe vervreemdend en denigrerend de medische inspecties voor de transmigranten waren. In enkele, overgeleverde memoires van transmigranten die in het Atlantic Park Hostel verbleven komen de medische inspecties en de ellende die het meebracht ook sterk naar voren. Kushner onderstreept dat de medische inspecties zeer beangstigend en bedreigend voor de transmigranten moeten zijn geweest; de migranten bevonden zich in een vreemd land, wisten niet precies wat er te gebeuren stond en konden mogelijk worden terug gestuurd naar het land dat ze achter zich hadden gelaten.<sup>160</sup> Hoewel de medische inspecties in elk land lichtelijk anders werden uitgevoerd, geven de ervaringen van transmigranten in andere landen toch een indruk van hoe transmigranten de Nederlandse

---

<sup>156</sup> Eilers, ‘Emigrant trains’, 69; Caestecker en Feys, ‘East European Jewish migrants and settlers in Belgium’, 270.

<sup>157</sup> Hulshoff, ‘De Rijks sanitaire inrichting te Oldenzaal’, 2217.

<sup>158</sup> Ibidem, 2218.

<sup>159</sup> Mary Antin, *From Plotzk to Boston* (1899), geciteerd in: Brinkmann, ‘Travelling with Ballin’, 463.

<sup>160</sup> Kushner, ‘From Atlantic Hotel to Atlantic Park’, 256.

sanitaire inrichting moeten hebben beleefd. De memoires ondermijnen de uitspraak van Hulshoff.

Ook de diverse klachten die de Nederlandse maatschappijen ontvingen geven een beeld van de belevenis van de ontluizingsinrichting. In een brief aan de minister van Arbeid liet de HAL weten dat passagiers hadden geklaagd over de ruwe behandeling door het personeel en over de vermissing van drank, voedsel en kleding uit de bagage. Daarnaast meldde de passagiers dat het personeel onbekwaam was en dat sommigen zich hadden laten omkopen. Bovendien vonden passagiers het oneerlijk dat mensen uit dezelfde streken die in Nederland bleven niet werden ontsmet terwijl de passagiers op weg naar Amerika een dubbele ontsmetting moesten ondergaan.<sup>161</sup> Deze laatste opmerking is natuurlijk zeer terecht: Waarom vormden transmigranten wel een gevaar, maar immigranten of reizigers afkomstig uit hetzelfde gebied niet?

De brief van de HAL schetst een totaal ander beeld van de ontluizingsprocedure dan het 'warme bad' dat Hulshoff optekende. Hierbij moet worden aangetekend dat de HAL mogelijk de klachten heeft overdreven om ervoor te zorgen dat ontsmetting aan de grens werd opgeheven. Twee dagen na deze brief meldde de HAL aan de minister van Arbeid dat er een Tsjechische vrouw door een badvrouw in de ontluizingsinrichting is mishandeld. De HAL benadrukte dat dit incident de reputatie van Nederland als transitland geen goed zal doen, omdat de veertien getuigen van de mishandeling anderen zullen waarschuwen niet over Nederland te reizen. Voor de HAL was dit een uitgelezen moment om minister Aalberse nogmaals te verzoeken om haar passagiers vrij te stellen van ontsmetting in Oldenzaal.<sup>162</sup> Ook de Koninklijke Hollandse Lloyd ontving klachten over de ontsmettingsprocedure aan de Nederlandse grens. Het Weense bureau van de KHL schreef aan het Amsterdamse kantoor dat twee passagiers geklaagd hadden over de ontluizingsprocedure waarbij zij 24 uur lang in quarantaine werden gehouden, zich volledig moesten uitkleden, hun lichaam met petroleum moesten insmeren en hun hoofd kaal geschoren werd.<sup>163</sup> De betrouwbaarheid van deze klachten is groter dan de brieven van de HAL, aangezien het om een interne brief gaat binnen de KHL. Deze brief bevestigt dat migranten de medische controle als onaangenaam ervaren.

---

<sup>161</sup> NA, MvA: Afdeling volksgezondheid, inv.nr. 955, HAL aan de minister van Arbeid, 11-10-1922.

<sup>162</sup> NA, MvA: Afdeling volksgezondheid, inv.nr. 955, HAL aan de minister van Arbeid, 13-10-1922; HAL aan de minister van Arbeid, 28-10-1922.

<sup>163</sup> NA, MvA: Afdeling volksgezondheid, inv.nr. 955, KHL in Wenen aan de directie van de KHL in Amsterdam, 05-05-1921.

De medische inspectie van transmigranten was klasse bepaald. Alleen tweede- en derde-klasse passagiers moesten de ontsmettingsprocedure in Oldenzaal ondergaan. Het is opvallend dat ook de tweede-klasse passagiers werden mee genomen, aangezien de gangbare praktijk voor de oorlog was dat alleen derde-klasse passagiers werden gecontroleerd.<sup>164</sup> Dat besmettelijke ziektes vooral voorkwamen in de onderste klassen van de samenleving was een breed gedeelte veronderstelling. Het Weense KHL-bureau schreef het logisch te vinden dat de 'storende en pijnlijke procedure' ergernis bij de passagiers opwekte, temeer omdat zij afkomstig zijn uit de hogere klassen van de samenleving. Deze tweede-klasse passagiers zouden absoluut geen ongedierte of besmettelijke ziektes mee brengen. De Weense afdeling van de KHL claimde dat de medische inspectie van grote groepen Russische migranten te rechtvaardigen was, maar dat haar passagiers ontsmet moesten worden was onverdedigbaar.<sup>165</sup> Medische autoriteiten wezen erop dat het juist gevaarlijk was om de hogere klassen uit te sluiten van inspectie. In Rotterdam waren de ingestelde maatregelen van 1920 alleen bedoeld voor derde-klasse reizigers. De Directeur van de Rotterdamse GGD uitte zijn zorgen hierover:

'Wanneer zij door gebrek aan plaats in de derde klasse moesten reizen, moeten zij zich ook aan ontluising onderwerpen, waarbij dan meermalen bleek, dat zij in even groote mate onrein zijn als de derdeklassepassagiers. Deze tweedeklassepassagiers leveren dan ook een groot gevaar op, zoolang zij, gelijk thans, ongestoord te midden der burgerij mogen verkeerem.'<sup>166</sup>

Niet alleen de hogere klassen werden uitgesloten van de medische inspectie, ook Duitsers, afkomstig ten Westen van een lijn gevormd van Pommeren tot Oder en de Neisse, vormden een uitzondering. Volgens de Hoofdinspecteur van de Volksgezondheid Terburgh kwamen deze Duitsers uit een heel ander milieu dan de migranten uit Polen en Tsjecho-Slowakije en de 'reinheid van de Duitse landverhuizers laat als regel niets te wensen over.'<sup>167</sup>

---

<sup>164</sup> Feys, 'Bounding Mass Migration', 89.

<sup>165</sup> NA, MvA: Afdeling volksgezondheid, inv.nr. 955, KHL in Wenen aan de directie van de KHL in Amsterdam, 05-05-1921,

<sup>166</sup> NA, MvA: Afdeling volksgezondheid, inv.nr 953, Directeuren van de GGD en de Reinigings- en Ontsmettingsdienst aan de minister van Binnenlandse Zaken, 20-09-1920.

<sup>167</sup> NA, afdeling volksgezondheid, inv. 955, Hoofdinspecteur van de Volksgezondheid aan Minister van Arbeid, 17-11-1920.

Inspecteur Terburgh benadrukte dat het vanuit epidemiologisch standpunt gerechtigd was dat de transmigranten uit het Westelijkgedeelte van Duitsland vrijgesteld werden van de ontluizing, aangezien er zich maar enkele tyfusgevallen hadden voor gedaan in dit gebied.<sup>168</sup>

Waarschijnlijk speelden raciale vooroordelen een rol in de opgetekende scheidslijn. Volgens een Duitse medische autoriteit was het ontbreken van tyfus in Duitsland te verklaren door de grens tussen het geciviliseerde Westen en ongeciviliseerde Oosten. In het begin van de twintigste eeuw werden Oost-Europese Joodse migranten geassocieerd met de verspreiding van besmettelijke ziektes en een onhygiënische levenswijze, zoals Lüthi aantoonde in 'Germes of Anarchy, Crime, Disease and Degeneracy'.<sup>169</sup> Ook Kushner spreekt in verband met de medische inspecties in Engeland over een 'racial hygiene process'.<sup>170</sup> In de Nederlandse correspondentie werd regelmatig geschreven over 'onreine' of 'vervuilde' Polen, Oekraïners etc.<sup>171</sup> Deze benamingen klinken tegenwoordig enigszins negatief, desalniettemin verwezen ze toen misschien wel neutraal naar feit dat veel Poolse migranten besmet waren met tyfus of een andere ziekte. In hoeverre raciale naast klasse vooroordelen meespeelde in de medische inspectie blijft moeilijk te zeggen.

### 3.5 Protest

De HAL en de KHL ervoeren de verplichtte ontluizing in Oldenzaal als een grote belemmering voor hun bedrijf. De scheepvaartmaatschappijen pleitten voor het stopzetten van de ontsmetting in Oldenzaal om verschillende redenen. Allereerst leidde de verplichte stop in Oldenzaal tot oponthoud en de beperking om via Oldenzaal Nederland binnen te komen. Bovendien was de ontsmetting in Oldenzaal voor de scheepvaartmaatschappijen van geen enkel nut omdat de ontluizingsinrichting in Oldenzaal niet voldeed aan de Amerikaanse gezondheidseisen. De Amerikaanse autoriteiten vereisten nog een tweede ontsmetting in de haven van inscheping. Ook de Rotterdamse GGD was voorstander van een tweede ontsmetting, omdat er nog niet was aangetoond dat de ontluizing in Oldenzaal alle neten en luizen doodde. Daarbij kwam dat de passagiers hogere tariefkosten betaalden en twee keer

---

<sup>168</sup> Ibidem.

<sup>169</sup> Lüthi, 'Germes of Anarchy, Crime, Disease and Degeneracy', 32.

<sup>170</sup> Kushner, 'From Atlantic Hotel to Atlantic Park', 257.

<sup>171</sup> Zie bijvoorbeeld: 'De gevallen van vlektyphus te Rotterdam', *Het Handelsblad*, 18-09-1920, 11; Hulshoff, 'De Rijks sanitaire inrichting te Oldenzaal', 2212.

de onaangename medische controle moesten doorstaan.<sup>172</sup> De scheepvaartmaatschappijen waren bang dat de extra kosten en de dubbele ontsmetting ervoor zorgde dat migranten uitweken naar buitenlandse havens.

De HAL verzocht de minister van Arbeid in 1921 nogmaals om het medische toezicht aan haar over te laten. Voorstel van de HAL was dat de transmigranten zonder tussenstop in Oldenzaal direct in afgesloten wagons naar Rotterdam werden gebracht waar zij gedesinfecteerd zouden worden.<sup>173</sup> Dit verzoek werd niet ingewilligd omdat de Hoofdinspecteur van de Volksgezondheid gevaar zag in het overbrengen van niet-ontsmette transmigranten naar Rotterdam: 'Het groote belang dat hierbij voor Nederland op 't spel staat moet grooter geacht worden dan de kosten, die de Holland-Amerikalijn zich zal moeten getroosten.'<sup>174</sup> De economische belangen van de HAL hadden geen prioriteit.

Uit een briefwisseling in het Rotterdams Gemeentearchief tussen de HAL, de GGD en B&W blijkt dat er ook op lokaal niveau strijd werd geleverd over de medische controle op transmigranten. De HAL maakte zich druk over de 'vrijheidsberoving' van transmigranten in Rotterdam. De Burgemeester van Rotterdam besloot in 1920 dat de migranten ook nadat zij waren ontsmet in Oldenzaal en in Rotterdam de stad niet in mochten trekken. Om er voor te zorgen dat de migranten de Wilhelminakade niet verlieten had de burgermeester politiebewaking ingesteld.<sup>175</sup> Op 18 april 1921 verzocht de HAL de GGD of de internering van de transmigranten opgeheven kon worden, aangezien er bijna geen gevallen van tyfus meer bekend waren.<sup>176</sup> Volgens de GGD was er nog helemaal geen sprake van een daling van het aantal tyfusgevallen, maar wilde wel tegemoetkomen aan het verzoek vanwege de economische belangen. De GGD stelde voor dat de transmigranten vrij door de stad mochten lopen, mits de migranten nog een keer door de gemeentelijke ontsmettingsdienst werden ontsmet en door een GGD-arts luisvrij werden verklaard. De onkosten voor deze keuring zouden de HAL in rekening worden gebracht en de HAL moest een goed verwarmd gebouw ter beschikking stellen.<sup>177</sup> De HAL reageerde verontwaardigd op het voorstel:

---

<sup>172</sup> NA, MvA: Afdeling Volksgezondheid, inv.nr. 955, NVL aan minister van Arbeid, 27-07-1921.

<sup>173</sup> NA, Afdeling Volksgezondheid inv.nr. 955, HAL aan minister van Arbeid, 17-08-1921.

<sup>174</sup> NA, Afdeling Volksgezondheid inv.nr. 955, Inspecteur Volksgezondheid aan minister van Arbeid, 17-10-1921.

<sup>175</sup> NA, MvA: Afdeling volksgezondheid, inv.nr 953, Directeuren van de GGD en de Reinigings- en Ontsmettingsdienst aan de minister van Binnenlandse Zaken, 20-09-1920.

<sup>176</sup> GAR, Gs, AZ, inv.nr. 4182, 212, HAL aan GGD, 18-04-1921 en 23-07-1921.

<sup>177</sup> GAR, Gs, AZ, inv.nr. 4182, 212, GGD aan HAL, 02-08-1921.

‘Wij kunnen echter nauwelijks aannemen, dat U van ons zoudt verwachten eener dergelijk kostbare inrichting te maken met opoffering van een gedeelte loods dat wij onmogelijk kunnen missen, voor een onderzoek, dat feitelijk slechts formeel van aard is, omdat zoowel onze dokter als de hier gestationeerde Amerikaansche artsen nauwlettend toezien, dat alleen volkomen luisvrije landverhuizers de inrichting aan de Lekhaven verlaten.’<sup>178</sup>

De HAL en de GGD kwamen niet tot een oplossing en daarom besloot de HAL de kwestie voor te leggen aan het Rotterdamse gemeentebestuur. De HAL benadrukte in een brief aan B&W dat de maatregel niet alleen nadelig was voor de migranten, maar ook voor de Rotterdamse winkeliers.<sup>179</sup> De GGD onderstreepte dat de maatregel de schuld was van de HAL zelf, aangezien zij geen geschikte sanitaire voorzieningen had gerealiseerd. Uiteindelijk gaf de GGD aan de HAL toe: De migranten mochten vrij door Rotterdam bewegen, indien de Inspecteur van de Volksgezondheid de zekerheid gaf dat de ontluizing in Oldenzaal volledig was.<sup>180</sup>

Het enige probleem was nog dat er migranten uit Danzig per schip aankwamen en in dezelfde loods verbleven als de al ontsmette migranten in Oldenzaal.<sup>181</sup> De directeur van de GGD besloot daarom in Danzig te onderzoeken of de ontsmettingsprocedures daar afdoende waren. Hier bleek dat de HAL meerdere malen niet-ontluisde emigranten mee aan boord had genomen en druk had uitgeoefend op de gezondheidsautoriteiten aldaar om de ontluizingsprocedures te bespoedigen.<sup>182</sup> De GGD ontving eind september 1921 vanuit Oldenzaal het bericht dat de luizen en neten volledig gedood konden worden en verleende daarom toestemming aan de HAL om de landverhuizers vrij te laten in de stad.<sup>183</sup> De tweede ontsmetting was echter nog niet van de baan, omdat de Amerikaanse gezondheidsautoriteiten ontsmetting van de bagage onder verhitte stoom vereisten. In Oldenzaal werd de bagage gedesinfecteerd door middel van hete lucht en blauwzuurgas.<sup>184</sup> De Nederlandse overheid had bij de realisatie van de ontluizingsinrichting geen rekening gehouden met de Amerikaanse gezondheidseisen, terwijl dit zeer belangrijk was voor de scheepvaart-

---

<sup>178</sup> GAR, Gs, AZ, inv.nr. 4182, 212, HAL aan GGD, 03-08-1921.

<sup>179</sup> GAR, Gs, AZ, inv.nr. 4182, 212, HAL aan B&W, 12-08-1921.

<sup>180</sup> GAR, Gs, AZ, inv.nr. 4182, 212, GGD aan Burgermeester van Rotterdam, 19-08-1921.

<sup>181</sup> Ibidem.

<sup>182</sup> GAR, Gs, AZ, inv.nr. 4182, 212, GGD aan Burgermeester van Rotterdam, 15-09-1921.

<sup>183</sup> GAR, Gs, AZ, inv.nr. 4182, 212, GGD aan burgemeester van Rotterdam, 26-09-1921.

<sup>184</sup> NA, MvA: Afdeling volksgezondheid, inv.nr 953, Brief HAL aan minister van Arbeid, 11-10-1921.

maatschappijen. Tegelijkertijd is ook duidelijk geworden dat de HAL de gezondheidsvoorschriften niet helemaal serieus nam.

De Nederlandse scheepvaartmaatschappijen klaagden herhaaldelijk dat de passagiersaantallen daalde als gevolg van de ontluizing aan de grens. De HAL probeerde met een vergelijking met de Antwerpse RSL aan te tonen dat de verplichte ontsmetting leidde tot een afname van het aantal over Nederland reizende transmigranten. Uit het overzicht van het aantal passagiers van juni tot oktober 1921 is te herleiden dat de HAL vanaf augustus een stuk minder passagiers vervoerde dan de RSL.<sup>185</sup> De afname van de HAL-passagiers zou toegeschreven kunnen worden aan de verplichte ontsmetting aan de Nederlandse grens, maar het kan ook zijn dat de HAL veel meer last heeft gehad van de Amerikaanse quotawet van 1 juni 1921 dan de RSL. De Inspecteur van de Volksgezondheid stelde dat de vergelijking van de HAL foutief was omdat de cijfers alleen betrekking hebben op de HAL en de RSL. De Inspecteur toonde aan dat de Anglo-Continental Transport Maatschappij, die ook transmigranten over Nederland vervoerde, geen last had van de verplichte inspectie. De Engelse Lijn vervoerde van januari tot mei 1921 per maand gemiddeld 572 migranten, in juni 667 en in juli en augustus 558 gemiddeld per maand, terwijl de HAL in dezelfde tijdvakken respectievelijk 2968, 1612 en 1248 migranten transporteerde. De RSL vervoerde in dezelfde periodes 5075, 6115 en 3900 passagiers. Volgens de inspecteur lagen dan ook andere oorzaken ten grondslag aan de afname van het aantal HAL-passagiers.<sup>186</sup> Het blijft de vraag of de afname van het aantal transmigranten te wijten was aan de verplichte dubbele ontsmetting.

In oktober 1923 werd de ontluizingsinrichting in Oldenzaal opgeheven. Al in 1922 waren migranten afkomstig uit Oost-Duitsland, Tsjecho-Slowakije, Hongarije en Oostenrijk vrij gesteld van de ontsmetting. Aanleiding om de verplichte ontsmetting geheel te laten vervallen waren verzoeken van buitenlandse maatschappijen om Nederland te mogen doorreizen zonder de ontluizing in Oldenzaal te moeten ondergaan. De Inspecteur van de Volksgezondheid liet aan de minister van Arbeid weten hier geen bezwaar tegen te hebben, aangezien het aantal tyfus gevallen sterk gedaald was in Oost-Europa.<sup>187</sup> Het gevaar van een

---

<sup>185</sup> NA, MvA: Afdeling volksgezondheid, inv.nr 955, HAL aan minister van Arbeid, 11-10-1921.

<sup>186</sup> NA, MvA: Afdeling volksgezondheid, inv.nr 955, Inspecteur van de Volksgezondheid aan de minister van Arbeid, 28-09-1921 en 17-10-1921.

<sup>187</sup> NA, MvA: Afdeling volksgezondheid, inv.nr 955, Inspecteur van de Volksgezondheid aan Minister van Arbeid, 20-10-1922 en 03-09-1923.



tyfusepidemie in Nederland was geweken en daarmee ook de noodzaak om transmigranten aan de grens te ontluizen.

### 3.6. Conclusie

Tussen 1921 en 1923 werden tweede- en derde-klasse passagiers afkomstig uit Oost-Europa aan de Nederlands grens ontluisd door Nederlandse ambtenaren. In Europa was een medische controle aan de grens geen nieuw fenomeen. Van 1894 tot 1914 controleerden agenten van de Duitse scheepvaartlijnen alle migranten op ziekteverschijnselen aan de Duitse grens. De Nederlandse ontluizingsinrichting was haast een kopie van een Duits controlestation. Interessant is echter dat de inrichting in Oldenzaal in tegenstelling tot de Duitse controlestations (grotendeels) gefinancierd en gerund werd door overheid.

De scheepvaartmaatschappijen hadden het liefst zelf de ontluizing uitgevoerd, maar dit liet de Nederlandse overheid niet toe. De Nederlandse overheid vertrouwde er niet op dat de scheepvaartmaatschappijen in staat waren om snel de ontluizing van grote aantallen transmigranten op te zetten en het risico op vlektyfus te minimaliseren. De regering creëerde met de verplichte ontsmetting in Oldenzaal een oplossing die voor beide partijen nadelig was: kosten voor de staat en een belemmering voor de scheepvaartmaatschappijen. De overheid benadeelde de scheepvaartmaatschappijen nog meer door een controlestation te realiseren dat niet voldeed aan de Amerikaanse gezondheidsvoorschriften waardoor de scheepvaartmaatschappijen verplicht waren om de migranten nog een keer in de haven van inscheeping te desinfecteren. Het is opvallend dat hoewel de agenda's van de overheid en de ondernemers (hoofdzakelijk) overeenkwamen zij er samen niet in slaagden om een effectief systeem te realiseren.

De nationale aanpak om de verspreiding van ziektes door transmigranten te voorkomen was nieuw in Nederland. Voor de Nederlandse overheid was het voor de Eerste Wereldoorlog niet noodzakelijk om een medische controle uit te voeren, omdat de migranten al in Duitsland waren gecontroleerd. De geografische ligging van Nederland had dus invloed op de omvang van controles in Nederland. Het medisch toezicht blijkt vooral een lokale aangelegenheid te zijn geweest. Tijdens de vlektyfusdreiging hielp de GGD in eerste instantie met de ontluizing en hield vervolgens toezicht op de uitvoering van de medische controle door de HAL. De Rotterdamse autoriteiten namen tevens het initiatief om de ontluizing op

landelijke schaal te laten plaats vinden. Dit laat zien dat lokale instanties een cruciale factor waren in de totstandkoming van nationaal beleid.

De aanpak van de nationale overheid was ad-hoc. Zij creëerde een oplossing voor een specifiek probleem, maar realiseerde geen structureel beleid. De landelijke overheid was vanuit economische overwegingen niet van plan om de transmigranten systematisch, voor langere tijd op ziekteverschijnselen te controleren en bouwde met opzet een inrichting van tijdelijke aard. De overheid verwachtte dat of Duitsland of de Nederlandse scheepvaartmaatschappijen de medische controle uiteindelijk op zich zouden nemen. De oplossing van de overheid was tijdelijk en er enkel op gericht om de verspreiding van tyfus te voorkomen. Nadat de tyfusdreiging was verdwenen werd de inrichting gelijk opgeheven en tijdens het korte bestaan van de inrichting werden de transmigranten vermoedelijk niet grondig op andere ziektes gecontroleerd. Daarentegen kende de medische controle door de scheepvaartmaatschappijen aan de Duitse grens en in de havens van inscheeping ook een ander doel: migranten uitsluiten die ontoelaatbaar waren voor de bestemmingslanden.

Een bekend verschijnsel is dat een crisis – in dit geval een gezondheids crisis - tot een versteviging van de controle op migratie leidt. Nadat het gevaar is geweken verdwijnen de maatregelen geleidelijk of worden geïnstitutionaliseerd.<sup>188</sup> In Nederland bleef na het verdwijnen van de vlektyfus dreiging de transit corridor ten dele bestaan: migranten werden toegelaten tot het vrije verkeer in Rotterdam, maar bleven in afgesloten treinen vervoerd worden. Het lijkt er ook op dat crisissen gevolgen hebben voor wie de controle uitvoert. De Nederlandse overheid wilde de controle niet aan een private ondernemer over laten omdat de publieke gezondheid in gevaar was.

---

<sup>188</sup>Marlou Schrover (e.a.), 'Introduction: Illegal migration and gender in a global and historical perspective', in: Marlou Schrover (e.a.) (red.), *Illegal migration and gender in a global and historical perspective* (2008) 9-37, 18.

## Hoofdstuk 4: Terugkerende emigranten

### 4.1 Inleiding

Voor een gedeelte van de Europeanen was de reis naar de Verenigde Staten geen enkele reis. Migranten gingen terug voor zaken of een familiebezoek of vestigden zich weer permanent in Europa. Van de 32,6 miljoen geregistreerde Europeanen in de Verenigde Staten tussen 1815 en 1930 keerden ongeveer een derde terug naar Europa.<sup>189</sup> Voor de scheepvaartmaatschappijen was het gunstig dat steeds meer migranten terugkeerden. Volgens Zevenbergen hoefde de HAL zich na 1900 geen zorgen meer te maken over het aanbod van passagiers dat naar Europa wensten te reizen.<sup>190</sup> Andere migranten keerden gedwongen terug naar Europa: Zij werden direct bij de grens afgewezen of na enige tijd uitgewezen. De scheepvaartmaatschappijen waren verplicht om zowel de afgewezen als de uitgezette migranten terug naar het land van herkomst te vervoeren.

Voor Nederland betekende de terugkeer van migranten dat er ook een stroom migranten in oostelijke richting door het land trok. Terugkerende migranten vormden een risico groep, omdat er zich onder hen migranten bevonden die andere landen niet wilde hebben. Door het migratieverkeer van west naar oost te bestuderen zal het inzicht in de controle op transmigranten vergroot worden. Het toezicht op de terugkerende migranten was in Nederland beperkt geregeld met slecht bekende circulaire.<sup>191</sup> De Landverhuizerswet van 1861 voor zag enkel in het toezicht op – in contemporain jargon – ‘auswanderer’ en niet op ‘rückwanderer’. In dit hoofdstuk zal allereerst de rol van Duitsland in het transmigratieverkeer in oostelijke richting besproken worden. Vervolgens zal in worden gegaan op de ontwikkeling van naoorlogse regelgeving met betrekking tot de doorreis van migranten, waarin ook terugkerende migranten opgenomen werden. Het beschikbare bronnenmateriaal over terugkerende migranten is vrij beperkt. Het debat over de controle op terugkerende migranten lijkt dan ook niet groot te zijn geweest. Drie groepen terugkerende migranten, gedeporteerde migranten, krankzinnige vreemdelingen en migranten die verdacht werden

---

<sup>189</sup> Feys, ‘Bounding Mass Migration’, 84.

<sup>190</sup> Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken*, 80.

<sup>191</sup> De Amsterdamse politie zei bijvoorbeeld niets te weten over de verplichting om aan alle terugkerende migranten politie kaarten te verstrekken, zie: NA, MvJ: RVD, Inv.nr. 415, Politiecommissaris Rotterdam aan IKM, 21-12-1921.

van communistische ideeën, komen specifiek naar voren in de briefwisselingen en zullen daarom achtereenvolgens in dit hoofdstuk worden besproken.

## 4.2 Terugkeer door Duitsland

Om naar huis terug te keren moesten vele migranten Duits grondgebied passeren. De Duitse autoriteiten belemmerden het migratieverkeer in oostelijke richting om te voorkomen dat zij werden opgescheept met de noodlijdende migranten. Sinds 1884 werden Oost-Europese migranten alleen toegelaten tot Duitsland indien zij voldoende eigen middelen voor de reis konden aantonen.<sup>192</sup> Daarnaast waren scheepvaartmaatschappijen verplicht om hun afgewezen migranten in afgesloten treinen door Duitsland te vervoeren. Ondanks deze maatregel ontsnapten of verdwenen er regelmatig transmigranten die nooit werden teruggevonden. Brinkmann geeft aan dat de onsuccesvolle zoektochten er op wijzen dat de 'west-oost corridor' minder hermetisch was afgesloten dan de 'oost-west corridor'.<sup>193</sup>

Uit een Nederlandse nota in het archief van Buitenlandse zaken blijkt hoe de Duitse maatregelen het oostelijke transmigratieverkeer beïnvloedden. In december 1910 stelden de Duitse autoriteiten nieuwe voorschriften op voor passagiers die reisden met scheepvaartmaatschappijen zonder een concessie.<sup>194</sup> Een van de voorschriften was dat migranten in het bezit moesten zijn van een ticket tot aan de eindbestemming. Dit maakte het transport voor Russische migranten onmogelijk, omdat er geen tickets tot aan Rusland in Nederland verkrijgbaar waren. De Nederlandse autoriteiten namen daarom 'noodgedwongen' de Duitse voorschriften over om te voorkomen dat de reis van de migranten in Nederland stagneerde.<sup>195</sup>

Ook na de Eerste Wereldoorlog probeerde de Weimarrepubliek te voorkomen dat terugkerende migranten achterbleven in Duitsland. Dit blijkt uit een verzoek van de HAL aan de minister van Arbeid om de Duitse regering te verzekeren dat terugkerende migranten die werden geweigerd door landen grenzend aan Duitsland weer terug te nemen op Nederlands grondgebied. De HAL schreef:

---

<sup>192</sup> Caestecker en Feys, 'East European Jewish migrants and settlers in Belgium', 273.

<sup>193</sup> Brinkmann, 'Travelling with Ballin', 479.

<sup>194</sup> Volgens de auteur van de 'Nota in zake de doorvoer van landverhuizers in Duitsland' was de HAL de enige die transmigranten mocht vervoeren. Uit onderzoek van Brinkmann blijkt dat de Uranium Steamship company ook een concessie had bemachtigd. Zie: Brinkmann, 'Travelling with Ballin', 479.

<sup>195</sup> NA, BuZa: Economische Zaken, inv.nr. 176, 'Nota in zake de doorvoer van landverhuizers in Duitsland', bijlage bij de brief van minister van Justitie aan minister van Buitenlandse Zaken, 17-12-1919.

‘Aangezien wij vreezen, dat de Duitse regering, wanneer aan haar verlangen op dit punt thans niet wordt voldaan, de grens voor onze oostwaartsche passagierstransporten weder zal sluiten, veroorloven wij ons uwe Excellentie normaal eerbiedig te verzoeken, de verlangde verzekering wel aan de Duitse regering te willen doen geworden.’<sup>196</sup>

Voor de HAL was de garantieverklaring een dringende kwestie, want een dag na het schrijven van deze brief weigerde de Duitse grenspost om de passagiers van de ss Rotterdam door te laten reizen door Duitsland.<sup>197</sup> De Nederlandse overheid verklaarde zich bereid deze verzekering aan de Duitse regering te geven, mits de HAL en de andere passagierslijnen de verantwoordelijkheid op zich namen voor de afgewezen migranten.<sup>198</sup> De KHL liet weten dat zij voor alle terugkerende migranten garant wilde staan maar niet voor Russische migranten. De reden daarvoor was dat de Sovjetregering net 50 Russen had geweigerd. De KHL lichtte dit als volgt toe:

‘Het ligt voor de hand, dat onze regering resp. de Koninklijken Hollandschen Lloyd beduidende kosten onstaat waren indien men dezerzijds de verplichting hadden aanvaard de door Rusland resp. Duitschland geweigerden als dan weder tot Nederlandsch grondgebied toe te laten. Het zou de Regeering en ons bepaald moeilijk zijn zich onder zulke omstandigheden van de menschen te ontdoen, waarbij zich de duur van het verblijf hier te lande bezwaarlijk laat gissen.’<sup>199</sup>

De Nederlandse autoriteiten wilden geen toezegging doen aan de KHL. Het probleem werd opgelost toen de KHL besloot, nadat er opnieuw 78 Russen waren geweigerd, om helemaal geen Russische migranten meer te vervoeren naar Rusland.<sup>200</sup> De opgelegde aansprakelijkheid zorgde ervoor dat de KHL voorzichtiger werd met het vervoeren van ongewenste migranten.

---

<sup>196</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 415, HAL aan minister van Arbeid, 31-05-1921.

<sup>197</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 415, HAL aan minister van Arbeid, 01-06-1921.

<sup>198</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 415, Minister van Justitie aan minister van Arbeid, 21-09-1921.

<sup>199</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 415, KHL aan minister van Arbeid, 13-09-1921.

<sup>200</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 415, Politiecommissaris Amsterdam aan IKM, 25-10-1921.

### 4.3 Nieuwe regelgeving

De Nederlandse overheid wenste na de Eerste Wereldoorlog haar grip op vreemdelingen te vergoten. Ook het toezicht op transmigranten werd verstevigd met de instelling van het doorreisvisum en door de politiekaartregeling uit te breiden. Beide regelingen waren ook van toepassing op het transmigratieverkeer in oostelijke richting.<sup>201</sup> De Britse White Star Line (WSL) uitte al snel haar bezwaren tegen het doorreisvisum en verzocht de Nederlandse overheid om alle 'eastbound' passagiers vrij te stellen van deze verplichting. Na onderhandeling met de Britse regering om ook de passagiers van Nederlandse scheepvaartmaatschappijen te ontlasten van een doorreisvisum voor Engeland werd het verzoek van de WSL ingewilligd.<sup>202</sup> Net als in het Nederlandse vreemdelingenbeleid werd ook in het transmigratieverkeer het principe van wederkerigheid toegepast.<sup>203</sup>

Het doorreisvisum was echter nog niet van de baan na deze correspondentie. Eind 1920 besloot de Nederlandse overheid om het transmigratieverkeer door Nederland nog sterker te reguleren om de verspreiding van vlektyfus te voorkomen. Zoals eerder opgemerkt bepaalde het Koninklijk besluit van 6 november 1920 dat het aantal binnenkomende transmigranten kon worden gelimiteerd door de verstrekking van een beperkt aantal doorreisvisa. De Directeur van de HAL maakte in een brief aan de administrateur van het Rijkspaspoortenkantoor Hordijk bezwaar tegen dit nieuwe systeem, omdat het volgens haar onuitvoerbaar was dat de Nederlandse ambassades binnen een bepaalde tijdspanne een specifiek aantal visa konden verstrekken. Directeur Piek stelde voor om de het reguleren van de stroom transmigranten aan de HAL over te laten. Het idee was dat de HAL het aantal transmigranten zou beperken tot het aantal dat zijzelf kon vervoeren naar de bestemmingslanden.<sup>204</sup> In feite deed de HAL hiermee een verzoek om de verstrekking van doorreisvisa te privatiseren. Het antwoord van administrateur Hordijk is helaas niet terug gevonden in een van de geraadpleegde archieven.

---

<sup>201</sup> John Torpey, 'The Great War and the Birth of the Modern Passport System', in Jane Caplan en John Torpey (red.), *Documenting Individual Identity: The Development of State Practices in the Modern World* (Princeton 2001) 256–270, 264.

<sup>202</sup> NA, BuZa: Economische Zaken, inv.nr. 176; WSL aan Snouck Hurgronje Esq., Departement BuZa, 06-06-1919; Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel aan Anglo-Continental Transport Company, 22-01-1920.

<sup>203</sup> Van Eijl, *Al te goed is buurmansgek*, 205.

<sup>204</sup> NA, BuZa: Economische Zaken, inv.nr. 176, HAL aan administrateur van het Rijkspaspoortenkantoor, 11-11-1920.

Om de belemmeringen met het buitenland weg te nemen besloot de Nederlandse regering in mei 1921 om het doorreisvisa onder een aantal voorwaarden af te schaffen. Transmigranten waren niet meer verplicht een doorreisvisum te tonen, mits zij reisden langs de spoorweg Bentheim-Oldenzaal, in bezit waren van een passagebiljet en indien nodig een visum van het bestemmingsland.<sup>205</sup> Het lijkt er niet op dat de Nederlandse ambtenaren in het vervolg controleerden of de migranten in het bezit waren van een visum van het bestemmingsland, aangezien deze verplichting nergens verder in de bronnen wordt genoemd. Het doorreisvisum bleef nog wel bestaan voor migranten die op eigen gelegenheid naar Nederland kwamen en voor migranten afkomstig uit bepaalde landen, waaronder Rusland.<sup>206</sup> Het doorreisvisum was uiteindelijk vooral een tijdelijke maatregel geweest om meer grip te krijgen op vreemdelingen in tijden van internationale spanning.

Het toezicht op transmigranten was in Nederland structureel geregeld door de politiekaartregeling. De politiekaarten maakten de scheepvaartmaatschappijen aansprakelijk voor verblijf en verpleging in Nederland en voor het vertrek van de transmigranten uit Nederland. Door de financiële verantwoordelijkheid uit te breiden vergrootten autoriteiten de betrokkenheid van de ondernemers bij de controle over migratie.<sup>207</sup> In Duitsland en Engeland waren de scheepvaartmaatschappijen ook officieel verantwoordelijk gesteld voor alle kosten die transmigranten veroorzaakten, maar in België was dit niet het geval. De Belgische autoriteiten lieten de kosten voor de gestrande migranten niet door de RSL betalen.<sup>208</sup> In principe moesten volgens de Nederlandse circulaire van 1904 aan alle transmigranten ongeacht de bestemming – dus ook terugkerende migranten – politiekaarten worden verstrekt, maar in de praktijk bleek dit niet zo te zijn. Aan eerste- en tweede-klasse passagiers werden geen politiekaarten verstrekt en in Amsterdam werden aan terugkerende migranten ook geen politiekaart afgegeven.<sup>209</sup>

De Rotterdamse politiecommissaris Sirks drong in 1921 bij de minister van Justitie Heemskerk (Anti-Revolutionaire Partij, ARP) meerdere malen aan op nieuwe, duidelijke

---

<sup>205</sup> Bekendmaking Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Handel, *Nederlandse Staatscourant*, 9-05-1921, 5.

<sup>206</sup> Interpellatie van den heer Kruyt, 20-10-1921, *Handelingen Tweede Kamer 1921-1922*, 160, 161.

<sup>207</sup> Torsten Feys, 'Shipping Companies as Carriers and Barriers to Human Mobility: The Atlantic and Pacific Border Regimes of the United States', *World History Connected* 11(3) (2014) 1-22, 13.

<sup>208</sup> Evans, *Aliens en route*, 173; Brinkmann, 'Travelling with Ballin', 471; Caestecker en Feys, 'East European Jewish migrants and settlers in Belgium', 277.

<sup>209</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 415, Aantekeningen in de bijlage van circulaire nr. 3080, minister van Justitie, 02-02-1922.

landverhuizersvoorschriften waarin ook terugkerende migranten een plaats kregen. Sirks benadrukte de urgentie van voorschriften door erop te wijzen dat er enige tijd eerder tachtig terugkerende Russische migranten, die via Amsterdam Nederland waren binnen gekomen, aan de Poolse grens geweigerd waren. De Nederlandse staat had geluk gehad dat de transmigranten niet terug naar Nederland waren teruggestuurd. Het was daarom van groot belang dat de scheepvaartmaatschappijen de financiële verantwoordelijkheid voor alle passagiers droegen.<sup>210</sup> Het is opvallend dat Sirks zo actief aanstuurde op maatregelen om het toezicht op terugkerende migranten uit te breiden. Uit het onderzoek van Marij Leenders naar het Nederlands vreemdelingenbeleid blijkt dat politiecommissaris Sirks een strenger vreemdelingenbeleid beoogde dan de Nationale overheid.<sup>211</sup> Sirks' optreden met betrekking tot de politiekaart kwestie past bij zijn streven om streng toezicht te houden op vreemdelingen in het land.

In februari 1922 werden er nieuwe voorschriften met betrekking tot transmigranten rondgestuurd. Voortaan moet aan alle 'auswanderer' en aan alle 'rückwanderer' een politiekaart afgegeven worden. De politiekaartregeling voor rückwanderer ging als volgt in zijn werk: Scheepvaartagenten kregen de politiekaarten van de politiecommissaris en gaven een politiekaart aan elke passagier. De linkerzijde van de politiestrook werd afgegeven aan de Politieadministratie in Rotterdam of Amsterdam, de rechterzijde aan de Nederlandse grens in Oldenzaal. Om te kunnen bewijzen dat er inderdaad een politiekaart was afgegeven werd een stempel in het paspoort van de transmigrant gezet. Van de personen aan wie een politiekaart was uitgereikt was de bedoeling om een lijst bij te houden om zo te kunnen controleren of de transmigranten zich nog in Nederland bevonden.<sup>212</sup>

Het is niet bekend of de politiekaartmaatregel effectief was. De maatregel zou effectief zijn wanneer de autoriteiten er achter kwamen dat bepaalde passagiers de rechterstrook niet hadden afgegeven in Oldenzaal en zo achtergebleven passagiers op het spoor konden komen. Nergens in de archiefbronnen is teruggevonden wat het actieplan zou zijn indien er politiekaarten niet werden ingeleverd in Oldenzaal: Was het de bedoeling om de transmigranten dan te gaan zoeken? En wie zou die zoektocht uitvoeren? In de zoektochten naar ontsnapte transmigranten in Duitsland die Brinkmann beschreef waren voornamelijk

---

<sup>210</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 415, Politiecommissaris Rotterdam aan minister van Justitie, 19-03-1921.

<sup>211</sup> Leenders, *Ongenode Gasten*, 213, 214, 233.

<sup>212</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 415, Circulaire minister van Justitie, nr. 3080, 02-02-1922.



Duitse spoorwegbeambten betrokken en soms ook lokale autoriteiten en scheepvaartagenten.<sup>213</sup>

Passagiers moesten om de Nederlandse grens bij Oldenzaal te passeren een passagebiljet, paspoort en een politiekaart tonen en terugkerende migranten moesten in het bezit zijn van een politiekaart. In de geraadpleegde archieven is niet naar voren gekomen dat de terugkerende migranten nog meer documenten moesten laten zien. De verplichtingen stuitte op verzet bij de KHL. De Amsterdamse scheepvaartmaatschappij weigerde in eerste instantie om de politiekaarten voor rückwanderer in te voeren. Uiteindelijk liet de KHL weten dat zij toch de politiekaarten zou invoeren, maar voegde daaraan toe dat zij haar standpunt zou moeten herzien indien er toch nadelen bleken te zijn.<sup>214</sup> In 1925 ontstond er een conflict tussen een KHL agent en de beambten van de Nederlandse doorlaatpost in Oldenzaal. Agent Eckenberg weigerde boos om de vereiste documenten uit te delen, waarmee hij een oponthoud van 3,5 uur veroorzaakte, omdat 'de controle van deze papieren totaal overbodig was.'<sup>215</sup> In een reactie liet de directie van de KHL weten te erkennen dat Eckenberg inderdaad wat overstuur was, maar dat het te betreuren is dat de controle van een gesloten wagon met transmigranten niet sneller en gemakkelijker kon verlopen.<sup>216</sup> Hieruit blijkt dat scheepvaartmaatschappijen de staatscontrole als belemmerend ervaarden.

#### 4.4 Gedeporteerde vreemdelingen

In het Interbellum deporteerde Amerikaanse autoriteiten steeds meer migranten met als gevolg dat de scheepvaartmaatschappijen een toenemend aantal passagiers naar Europa moest vervoeren. Criminelen, krankzinnigen, prostituees en migranten 'likely to become a public charge' waren niet welkom in de Verenigde Staten vanwege de immigratiewetten van 1882 en 1891. Deze migranten verbleven daarom illegaal in de Verenigde Staten en konden uitgezet worden. De Amerikaanse overheid had echter niet de middelen om grote groepen vreemdelingen uit te zetten, waardoor er maximaal een paar honderd vreemdelingen per jaar werden gedeporteerd tussen 1892 en 1907 en tussen 1907 en 1920 twee of drieduizend per jaar. De immigratiewet van 1917 verlengde de termijn om gedeporteerd te mogen worden naar vijf jaar en voorzag in de middelen om illegale migranten uit te zetten. Vanaf 1920

---

<sup>213</sup> Brinkmann, 'Travelling with Ballin', 479.

<sup>214</sup> NA, MvJ: RVD, Inv.nr. 415, Politiecommissaris Amsterdam aan IKM, 22-02-1923; KHL aan IKM, 09-03-1923.

<sup>215</sup> NA, MvJ: RVD, Inv.nr. 415, Adjunct Inspecteur der Invoer aan IKM, 25-11-1925.

<sup>216</sup> NA, MvJ: RVD, Inv.nr. 415, KHL aan IKM, 05-12-1925.

deporteerde de Amerikaanse autoriteiten steeds meer vreemdelingen. In 1920 werden er 2.762 migranten uitgezet, 9.495 in 1925 en 38.795 in 1930.<sup>217</sup>

De quota-wetten van 1921 en 1924 creëerden een nieuwe groep illegale migranten: de migranten zonder visa; oftewel de ongedocumenteerde vreemdelingen. De meerderheid van de formeel uitgezette migranten in de jaren twintig werd gedeporteerd omdat zij niet in het bezit was van een visum.<sup>218</sup> Daarnaast werden veel migranten uitgezet op basis van de LPC-categorie waarvan groot misbruik werd gemaakt. Migrant die een klein crimineel vergrijp begingen of seksueel ongewenst gedrag vertoonden werden gedeporteerd met als reden dat zij al voor aankomst de kenmerken bezaten om een public charge te worden. Het gebrek aan duidelijke eisen aan de LPC-categorie creëerde de mogelijkheid voor de Amerikaanse overheid om ongewenste migranten kwijt te raken.<sup>219</sup> De HAL rapporteerde dat van de 81 gedeporteerde migranten in 1931 voor 48 migranten was opgegeven 'geen immigratievisum' en voor 30 'armlastigheid.'<sup>220</sup> Politiecommissaris Sirks had het terechte vermoeden dat armlastigheid niet altijd klopte met de werkelijke reden voor deportatie. Sirks vreesde 'dat het min of meer rekbare begrip van 'distressed' van Amerikaansche zijde mogelijk wel eens wat al te gemakkelijk als motief voor uitleiding werd aangegeven.'<sup>221</sup> De onduidelijke LPC-categorie had tot gevolg dat de Nederlandse autoriteiten niet precies wisten met wat voor gedeporteerde vreemdeling zij te maken hadden.

Het lijkt erop dat de gedeporteerde vreemdelingen geen serieus probleem opleverde voor de Nederlandse staat, aangezien het onderwerp maar sporadisch voorkomt in de geraadpleegde archieven. De omvang van de groep gedeporteerde vreemdelingen door Nederland vervoerd was gering: De HAL transporteerde maar 81 gedeporteerde vreemdelingen in 1931. In datzelfde jaar kwam er een briefwisseling tussen de Nederlandse autoriteiten op gang over het beleid ten opzichte van gedeporteerde vreemdelingen naar aanleiding van een verzoek van de Rotterdam Oceaan Scheepvaart Maatschappij om gedeporteerde vreemdelingen door Nederland te laten reizen. Sirks stelde aan de Inspecteur van de Koninklijke Marechaussee voor om wel een aantal eisen te stellen, omdat een gedeelte van de gedeporteerde migranten waarschijnlijk als 'ongewenste elementen' beschouwd

---

<sup>217</sup> Ngai, 'The strange career of the illegal alien', 77.

<sup>218</sup> Ibidem, 70-77.

<sup>219</sup> Feys, 'The visible hand', 45; Ngai, 'The strange career of the illegal alien', 92.

<sup>220</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 702, HAL aan politiecommissaris Rotterdam, 05-11-1931.

<sup>221</sup> GAR, Gs, AZ, inv.nr. 4274, Politiecommissaris Rotterdam aan IKM, 12-11-1931.

moesten worden en een gedeelte onbemiddeld zou zijn.<sup>222</sup> De minister van Justitie Donner (ARP) was van mening dat er in het algemeen geen bezwaar moest worden gemaakt tegen de doorreis van ongewenste vreemdelingen, omdat daarmee de belangen van de scheepvaartmaatschappijen gediend werden. Wel was het van belang dat de scheepvaartondernemers de kosten voor toezicht en uitleiding op zich namen. Aan de ‘misdadige elementen’ moest echter niet zomaar toegang verleend worden.<sup>223</sup> Politiecommissaris Sirks kreeg de opdracht om afspraken te maken met scheepvaartmaatschappijen over het vervoer van gedeporteerde vreemdelingen. Met betrekking tot de HAL zei Sirks ervan overtuigd te zijn dat er zich geen problemen zouden voordoen met de gedeporteerde vreemdelingen, omdat de HAL steeds de volle financiële verantwoordelijkheid droeg.

Uit dezelfde brief blijkt dat de Rotterdamse politie zelf toezicht hield op twee gedeporteerde migranten en hen uitleidde over de Nederlandse grens. Een van hen was een Joegoslaaf die in Amerika een gevangenisstraf had uitgezeten voor het verspreiden van communistische ideeën, de andere was een Zwitser die was opgepakt voor oplichting. De opgegeven reden van uitwijzing voor beide vreemdelingen was ‘armlastigheid’.<sup>224</sup> Het is onduidelijk waarom de Rotterdamse politie juist toezicht wilde houden op deze twee vreemdelingen, maar duidelijk is wel dat het toezicht op de gedeporteerde vreemdelingen niet volledig aan de HAL werd overgelaten.

#### 4.5 Krankzinnige vreemdelingen

In de geraadpleegde archieven komt een specifieke categorie ongewenste migranten aanbod: de zogenaamde krankzinnige migranten. In 1921 informeerde het Ministerie van Binnenlandse Zaken via de Amsterdamse Staatscommissie van Toezicht bij verschillende scheepvaartbedrijven hoeveel gevallen van krankzinnigheid er zich voordeden. Daarnaast was zij geïnteresseerd of de kosten voor de verpleging en transport naar het herkomstland door de staat werden vergoed en of het bedrijf in de toekomst bereid was om de kosten van dergelijke gevallen te betalen. De KHL schreef terug dat zij helemaal geen krankzinnigen emigranten vervoerde omdat de Argentijnse regering alleen migranten accepteerde ‘die in het bezit zijn van een volkomen normale gezondheid.’ De HAL gaf aan dat er tussen 1910 en

---

<sup>222</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 702, Politiecommissaris Rotterdam aan IKM, 29-08-1931.

<sup>223</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 702, Minister van Justitie aan minister van Buitenlandse Zaken, 09-09-1931.

<sup>224</sup> GAR, Gs, AZ, inv.nr. 4274, Politiecommissaris Rotterdam aan administrateur voor de Vreemdelingendienst en Grensbewaking, 12-11-1931.

1920 10 gevallen van krankzinnigheid bekend waren. Vier van de tien migranten had de HAL zelf teruggebracht naar het land van herkomst, twee werden nog in Nederland verpleegd en de rest was zelfstandig vertrokken.<sup>225</sup> Uit het verzoek van het ministerie van Binnenlandse Zaken blijkt dat de Nederlandse overheid zich wel enigszins zorgen maakte over de bijkomende kosten van het vervoer van migranten met een mentale afwijking.

Passagiers van de HAL die wegens krankzinnigheid waren afgewezen of later teruggestuurd werden direct teruggebracht naar het herkomstland en in sommige gevallen voor korte tijd opgenomen in Maasoord, een gesticht voor krankzinnigen in Rotterdam. Na een korte opname in Maasoord werden de migranten of terug naar het land van herkomst vervoerd of naar een van de krankzinnigeninrichtingen van de staat in Medemblik of Grave gebracht.<sup>226</sup> Uit het antwoord van de HAL op de vragen van het Ministerie van Binnenlandse Zaken blijkt dat verpleging van de patiënten in stedelijke inrichtingen, zoals Maasoord, betaald werd door de HAL, terwijl kosten van de behandeling van krankzinnigen in staatsinrichtingen voor rekening van de Nederlandse staat kwam.<sup>227</sup> Een conflict over het vergoeden van de vervoerskosten en de verpleging deed zich voor in het geval van de Joegoslavische vrouw A. Kebe. In 1934 kwam zij terecht in Maasoord nadat zij Canada was uitgezet. Volgens de HAL was A. Kebe door overheidsbemoeyenis terechtgekomen in Maasoord, terwijl de HAL verplicht was door de Canadese autoriteiten om de krankzinnige migrant direct terug te brengen naar het herkomstland. De HAL zei niet te hebben ingestemd met de opname van A. Kebe in Maasoord en daarom ook niet bereid te zijn om de kosten te betalen.<sup>228</sup> Hoewel de scheepvaartmaatschappijen verantwoordelijk waren voor de uitgewezen of gedeporteerde vreemdelingen, blijkt uit dit voorval dat Nederlandse autoriteiten zich bemoeide met krankzinnige transmigranten en dat de kosten niet altijd makkelijk op de scheepvaartmaatschappijen verhaald konden worden.

---

<sup>225</sup> NHA, Staatscommissie van Toezicht, inv.nr. 9, map 1921, Staatscommissie van Toezicht Amsterdam aan minister van Buitenlandse Zaken, 19-03-1921.

<sup>226</sup> Gemma Blok, 'Maasoord tussen Ellis Island en Dombrowa. 'Krankzinnige landverhuizers' in Rotterdam', in: Catharina Bakker, Gemma Blok en Joost Vijselaar (red.), *Negentig jaar psychiatrie aan de Oude Maas* (Utrecht 1999) 34.

<sup>227</sup> NHA, Staatscommissie van Toezicht, inv.nr 9, map 1921, HAL aan Staatscommissie van Toezicht Amsterdam, 26-03-1921.

<sup>228</sup> GAR, Gs, AZ, inv.nr. 4274, HAL aan B&W Rotterdam, 27-01-1934.

#### 4.6 Revolutionaire vreemdelingen

Sommige vreemdelingen waren vanwege hun politieke overtuiging - met name communisten - een zorg voor de Nederlandse overheid. Russen en vreemdelingen uit andere Oost-Europese landen werden ervan verdacht communistische ideeën te willen verspreiden. Minister Donner benadrukte in 1928 dat er niet te snel visa verstrekt moesten worden aan Sovjet-Russen, omdat dit mogelijk zou kunnen leiden tot 'ongewenst contact' tussen Nederlanders en de Sovjet-Russen.<sup>229</sup> Zoals eerder opgemerkt stonden Russen niet op de lijst van nationaliteiten die niet meer verplicht waren een Nederlands doorreisvisum te tonen. Voor Russen op doorreis golden echter dezelfde regels als voor Russen die voor langere tijd naar Nederland kwamen. Russische transmigranten kregen pas een visum van een Nederlandse consul nadat er inlichtingen waren ingewonnen bij de centrale inlichtingendienst.<sup>230</sup> Vermoedelijk werden de Russen uitgezonderd, omdat er ongewenste vreemdelingen, zoals communisten, aanwezig konden zijn onder de Russische transmigranten.

Enkele aanwijzingen doen vermoeden dat de Nederlandse autoriteiten transmigranten met revolutionaire ideeën in de gaten hield. Eind 1924 namen de Franse en Engelse regering maatregelen gericht tegen communistische vreemdelingen. Minister Donner reageerde hierop door administrateur van der Minne opdracht te geven er op toe te zien dat 'revolutionairen' in het bezit van een doorreisvisum het land binnen de aangegeven termijn verlieten. Blijkbaar verwachtte minister Donner dat er grote aantallen communisten uit Engeland en Frankrijk zouden worden gezet en dat zij mogelijk via Nederland zouden reizen.<sup>231</sup>

Uit het archiefonderzoek is naar voren gekomen dat er in 1931 commotie ontstond over de mogelijkheid dat er communisten via Nederland naar de Sovjet-Unie zouden reizen. De chef van de doorlaatpost in Oldenzaal liet op 17 juni 1931 aan de IKM weten dat hij uit betrouwbare bron had vernomen dat er 4000 communisten met de HAL vanuit Amerika via Nederland naar de Sovjet-Unie zouden vertrekken voor het vijfjarenplan.<sup>232</sup> Het zestiende Sovjet Partijcongres had in 1930 besloten om (maximaal 40.000) geschoolde werknemers toe te laten om hun kennis en vaardigheden te gebruiken voor de realisatie van het vijfjarenplan. De Amtorg, de Sovjet Ambassade in de Verenigde Staten, ontving in minder dan 8 maanden

---

<sup>229</sup> Leenders, *Ongenode gasten*, 179, 202.

<sup>230</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 702, IKM aan Minister van Justitie, 02-09-1931.

<sup>231</sup> Leenders, *Ongenode gasten*, 200.

<sup>232</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 702, Chef doorlaatpost aan IKM, 17-06-1931.

100.000 aanvragen voor immigratie.<sup>233</sup> Na het bericht van de doorlaatpost verzocht de Inspecteur aan politiecommissaris Sirks om alle transporten met Russen te rapporteren. De minister van Buitenlandse Zaken vroeg de Nederlandse ambassade in de Verenigde Staten om informatie te verzamelen en te rapporteren op welke schepen Russen aanwezig zijn. De Tijdelijke Zaakgelastigde van Hoorn wist na navraag bij verschillende instanties te vertellen dat het niet ging om Russen die uit politieke overtuiging vertrokken, maar om geschoolde arbeiders die in de Verenigde Staten werkloos waren. Bovendien zouden maar een gering aantal Russen via Nederland vertrekken, zeker geen 4000.<sup>234</sup> Na deze brief van Van Hoorn zijn er in dit dossier geen brieven meer teruggevonden over deze kwestie. Voor de Nederlandse overheid was waarschijnlijk het gevaar geweken, omdat het niet ging om een grote groep communisten maar een klein aantal werkloze oud-Russen.

Uit deze briefwisseling spreekt de angst van de Nederlandse autoriteiten voor het communisme. De mogelijke doortocht van een groep communisten werd als een gevaar gezien en reden om alle transporten met Russen die via Nederland reisden in de gaten te houden. Op basis van het beperkte archiefmateriaal is het moeilijk te zeggen hoe het gevaar dat uitging van revolutionaire vreemdelingen doorgaans werd beperkt. Wel is duidelijk geworden dat Russische transmigranten anders werden behandeld dan andere vreemdelingen: Russen moesten in het bezit zijn van een doorreisvisum, die alleen werd verstrekt nadat er inlichtingen waren ingewonnen bij de inlichtingendienst.

#### 4.7 Conclusie

Uit het onderzoek naar terugkerende migranten is naar voren gekomen dat de Nederlandse autoriteiten in de regel het vervoer van ongewenste migranten wilden toe staan, mits de scheepvaartmaatschappijen de financiële verantwoordelijkheid namen. De Nederlandse machthebbers schroomden niet om de scheepvaartmaatschappijen de kosten te laten betalen voor verblijf, verpleging en uitleiding van de migranten. Mogelijk speelt de negentiende-eeuwse laissez-faire houding van de Nederlandse overheid ten opzichte van de economie hierin mee: De Nederlandse autoriteiten waren er niet op gericht om het transmigratieverkeer

---

<sup>233</sup> Andrea Graziosi 'Foreign Workers in Soviet Russia, 1920–40: Their Experience and Their Legacy', *International Labor and Working-Class History* (33) (1988) 38-59, 39, 41.

<sup>234</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 702, IKM aan politiecommissaris Rotterdam, 22-06-1931; Consul-Generaal aan Tijdelijke Zaakgelastigde der Nederlanden, 13-08-1931; Tijdelijke Zaakgelastigde der Nederlanden aan minister van Buitenlandse Zaken, 22-08-1931.

te stimuleren en te behouden. Zij vonden het vanzelfsprekend dat de ondernemers de kosten moesten vergoeden. Daarentegen stuurden de Belgische autoriteiten de rekening van de achtergebleven transmigranten niet naar de RSL.

De Nederlandse autoriteiten vergrootte de betrokkenheid van de maatschappijen bij de controle over transmigranten door de financiële verantwoordelijkheid van de ondernemers uit te breiden. De politiekaartregeling zorgde ervoor dat het voor de scheepvaartmaatschappijen in Nederland van belang was om toezicht te houden op de transmigranten. De aansprakelijkheid had bovendien tot gevolg dat er risico's verbonden waren aan het vervoer van ongewenste migranten, aangezien de maatschappijen zelf verantwoordelijk waren voor de financiële consequenties. De KHL besloot geen Russische migranten meer te vervoeren van Zuid-Amerika naar Rusland, omdat aan Russen dikwijls de toegang was ontzegd.

Het toezicht op transmigranten werd niet helemaal overgelaten aan de ondernemers. Uit de bronnen is naar voren gekomen dat twee criminele transmigranten onder politieel toezicht stonden. De lokale politie in Rotterdam en Amsterdam hadden de mogelijkheid om toezicht te houden op de terugkerende migranten door de politiekaartregeling, maar hoe groot het toezicht van de politie was is de vraag. Mogelijk kan hierin het archief van de Rotterdamse politie uitkomst bieden. De lokale politie speelde een belangrijke rol in de uitvoering van het toezicht op terugkerende migranten en in de ontwikkeling van regelgeving.

De Nederlandse autoriteiten stonden de doorreis van ongewenste migranten toe, maar zagen wel gevaar in de doorreis van criminele en bovenal in de doorreis van revolutionaire migranten. Het lijkt er op dat de Nederlandse autoriteiten zich in het algemeen niet veel bemoeide met de terugkerende migranten, aangezien er in de overheidsarchieven niet veel documenten zijn teruggevonden over deze groep. Geconcludeerd kan worden dat de terugkerende migranten hoofdzakelijk onderworpen waren aan de controle van de scheepvaartmaatschappijen en in veel mindere mate aan de controle van de staat.

## Hoofdstuk 5: Transmigratie in de jaren dertig

### 5.1 Inleiding

In de zomer van 1929 vond in Genève de *European Conference on Cards for Emigrants in Transit* plaats.<sup>235</sup> De conferentie resulteerde in een internationaal overeenkomst om transitvisa af te schaffen en transitkaarten in te stellen. Doel van deze nieuwe regeling was de belemmeringen weg nemen waarmee emigranten werden geconfronteerd wanneer zij via Europese landen naar een land overzee reisden. Nederland tekende deze regeling op 3 juli 1930 en legde de voorschriften van de regeling vast in de nieuwe Nederlandse Landverhuizerswet van 1936. In dit hoofdstuk over transmigratie in de jaren dertig zal als eerste de totstandkoming van de internationale transitkaartregeling en de instelling van de transitkaarten (of doortochtkaarten in Nederlands contemporain taalgebruik) in Nederland besproken worden.

In de jaren dertig kreeg Nederland en de rest van de wereld te maken met een grote groep vreemdelingen: de vluchtelingen van Nazi-Duitsland. De eerste vluchtelingen van 1933 konden relatief onbelemmerd de Nederlandse grens passeren, maar de Nederlandse overheid nam in de jaren daarna net als andere Europese en niet-Europese landen maatregelen om de Joodse emigratie naar Nederland af te remmen. In de historiografie over Joodse vluchtelingen is een debat gaande over de vraag of het mogelijk was geweest dat meer Joden een veilige haven hadden kunnen vinden buiten Duitsland. De gangbare opvatting is dat de emigratie van Joodse vluchtelingen bemoeilijkt is door de strenge toelatingseisen voor vreemdelingen van Westerse landen en de weerzin om Joodse vluchtelingen op te nemen.<sup>236</sup> Dit hoofdstuk concentreert zich op een specifiek aspect van de Joodse emigratie: de doorreis. Uit het archiefonderzoek is gebleken dat de Nederlandse autoriteiten eind jaren dertig maatregelen hebben genomen om te voorkomen dat Joodse transmigranten in Nederland achterbleven. Dit hoofdstuk zal inzicht bieden in de handelwijze van de Nederlandse autoriteiten ten opzichte van de Joodse vluchtelingen op doorreis. In de conclusie wordt gekeken hoe het Nederlandse beleid ten opzichte van de Joodse vluchtelingen op doorreis zich verhiel tot de transitkaartregeling van 1929 en de nieuwe Landverhuizerswet van 1936. In het gedeelte over

---

<sup>235</sup> League of Nations, *Conference on Identity Cards for Emigrants in Transit* Geneva, 10 tot 14 juni 1929, Genève.

<sup>236</sup> John Torpey, *The invention of the passport: surveillance, citizenship and the state* (Cambridge 2018) 137.



de Joodse transmigranten komen de lokale autoriteiten niet aanbod, aangezien er geen bronnen zijn gevonden waaruit blijkt dat de lokale politie of gemeente zich bemoeide met de uitvoering of vorming van het beleid.

## 5.2 De transitkaartregeling

In de bestaande literatuur over transmigratie wordt de transitkaartregeling van 1929 niet genoemd, waarschijnlijk omdat de studies de jaren dertig niet behandelen. De transitkaartregeling was bijzonder omdat er voor het eerst door een groot aantal staten tegelijk een afspraak werd gemaakt om de belemmeringen voor transit weg te nemen. De totstandkoming van de transitkaartregeling kan in het licht worden gezien van de internationale, contemporaine inspanning om reizen tussen landen te vereenvoudigen. In de jaren twintig vonden er verschillende conferenties onder leiding van de Volkenbond plaats over de barrières in het internationale reizigersverkeer. Tijdens de eerste paspoortenconferentie in 1920 in Parijs werd de wens om terug te keren naar de vooroorlogse situatie – toen er geen papieren barrières bestonden - veelvuldig uitgesproken. De belangrijkste reden voor deze wens was dat formaliteiten aan de grenzen internationale handel en daarmee economische welvaart in de weg stonden. Tegelijkertijd bestond de overtuiging dat het paspoort om veiligheidsredenen noodzakelijk was in de ‘abnormale omstandigheden’ van de jaren twintig. In 1926 waren er bij de paspoortenconferentie in Genève nog maar weinig voorstanders van de afschaffing van het paspoort. Wel werd het noodzakelijk geacht om internationale afspraken te maken over uniform gebruik en uiterlijk van het paspoort. Daarnaast werd aanbevolen om bilaterale of multilaterale afspraken te maken om de controle bij de grenzen te verminderen en zo reizen te vereenvoudigen.<sup>237</sup>

De transitkaartregeling van 14 juni 1929 gaf – naar eigen zeggen - gehoor aan de aanbevelingen van de paspoortenconferentie van 1926. Voortaan hadden Europese migranten op weg naar een land overzee geen visum meer nodig voor elk doorreisland, maar één transitkaart van het land waar inscheping plaats vond. De scheepvaartmaatschappijen mochten alleen de transitkaarten verstrekken indien de migrant voldeed aan de toelatingseisen van het bestemmingsland en over voldoende financiële middelen beschikte

---

<sup>237</sup> Sara Kalm, ‘Standardizing Movements: The International Passport Conferences of the 1920s’, *Stance Working Papers Series* (8) (2017) 1-38, 25-32.

voor de gehele reis.<sup>238</sup> De controle werd dus gedelegeerd aan de ondernemers. Migranten in het bezit van een transitkaart hoefden niet meer te voldoen aan de formaliteiten die de landen waar zij door heen reisden vereisten. In Engeland waren de migranten bijvoorbeeld niet meer verplicht een medische inspectie te ondergaan en voldoende financiële middelen te tonen, omdat de Aliens Act niet van toepassing was op migranten in het bezit van een transitkaart.<sup>239</sup> De transitkaart betekende dus minder controles voor de migranten op weg naar de haven van inscheping.

Tijdens de conferentie over de transitkaarten verdedigde de Nederlandse afgevaardigde de Duitse belangen, zo blijkt uit zijn verslag. Voor de Nederlandse scheepvaartmaatschappijen was het namelijk van belang dat Duitsland het verdrag tekende, aangezien verreweg de meeste migranten door Duitsland moesten om te kunnen inschepen in een Nederlandse haven. Uit het verslag van de Nederlandse afgevaardigde komt naar voren dat Duitsland om twee redenen bezwaar maakte tegen de transitkaartregeling. Ten eerste was Duitsland bang dat er passagiers van buitenlandse scheepvaartmaatschappijen zouden achterblijven in Duitsland. Aan dit bezwaar werd tegemoetgekomen door in het verdrag op te nemen dat de scheepvaartmaatschappijen verplicht waren alle gemaakte kosten voor zaken als verpleging en huisvesting te vergoeden. Het tweede bezwaar was dat de instelling van transitkaarten recht tegenover het streven stond naar de afschaffing van de zogenaamde 'visumdwang'. Hiertegen werd ingebracht dat de regeling wel degelijk een vereenvoudiging van het transmigratieverkeer betekende, omdat migranten in plaats van meerdere transitvisa één transitkaart nodig hadden.<sup>240</sup> Duitsland tekende het verdrag op 12 mei 1930, twee maanden later bekrachtigde ook Nederland het verdrag.

Voordat Nederland de regeling tekende werd er overleg gepleegd tussen verschillende overheidsorganen en werden ook de scheepvaartmaatschappijen gevraagd om commentaar te leveren. Net als bij de politiekaart was het de bedoeling dat de rechterstrook van de transitkaart werd ingenomen bij de grens om zo te kunnen controleren of er migranten achterbleven in Nederland. De Rotterdamse politiecommissaris Sirks suggereerde om de

---

<sup>238</sup> Regeling 14 juli 1929 met betrekking tot de instelling van een doortochtkaart voor landverhuizers, *Bijlagen Tweede Kamer 1930-1931*, kamerstuknummer 438, ondernummer 1.

<sup>239</sup> NA, BuZa, A-dossiers, inv.nr. 1594, Hoofdambtenaar Juridische Zaken aan HAL, 27-11-1929; Weber, 'Transmigrants between Legal Restrictions and Private Charity', 92.

<sup>240</sup> NA, BuZa, A-dossiers, inv.nr. 1594, Verslag van de conferentie in Genève van 10 tot 14 juni 1929 van de Nederlandse afgevaardigde, 04-09-1929.

transitkaarten af te stempelen bij de politie om zo controle te kunnen houden over de beschikbaar gestelde kaarten. De Amsterdamse politiecommissaris Versteeg opperde om de transitkaarten te nummeren om misbruik te voorkomen.<sup>241</sup> De Nederlandse autoriteiten lijken er niet helemaal zeker van te zijn geweest dat de aansprakelijkheid van de scheepvaartmaatschappijen voor de migranten goed geregeld was met de transitkaartregeling. Zowel minister Donner als de Rotterdamse politiecommissaris benadrukten namelijk dat de aansprakelijkheid van de ondernemers voor eventuele verpleging, huisvesting en uitleiding op de transitkaart vermeld moet staan zoals dat ook op de politiekaart stond.<sup>242</sup> De wijzigingen die de Nederlandse autoriteiten voorstelden waren erop gericht de transitkaart precies zoals de politiekaart te laten functioneren. In de praktijk veranderde er voor de Nederlandse overheid dan ook niet veel met de instelling van de transitkaart.

In de Landverhuizerswet van 1936 werd vastgelegd dat alle migranten in het bezit van een transitkaart toegang verleend moesten worden. De aansprakelijkheid van de scheepvaartmaatschappijen werd in de nieuwe wet uitdrukkelijk vastgelegd. Kosten voor huisvesting, verpleging en uitleiding konden verhaald worden op de ondernemer. Artikel 11 bepaalde dat de ondernemer aangifte behoorde te doen voor elke migrant die niet binnen 1 maand vertrokken was uit Nederland. Daarnaast werden de scheepvaartmaatschappijen verplicht gesteld om afgewezen migranten bij of na aankomst (met een onbepaalde termijn) kosteloos terug te voeren.<sup>243</sup> Doordat de meeste regels al bestonden had de Landverhuizerswet geen grote gevolgen voor de controle op transmigranten. Zoals eerder opgemerkt nam de plaatselijke politie de taken van de Commissie van Toezicht over.

### 5.3 Vluchtelingen uit Nazi-Duitsland

Tussen 1933 en 1940 zijn volgens Loe de Jong ongeveer 40.000 Joden de Nederlands oostgrens gepasseerd. Aan het begin van de bezetting bevonden zich nog 30.000 Joden in Nederland. Volgens de onvolledige gegevens van het Comité voor Joodse Vluchtelingen (CJV) zijn er meer dan 5000 Joden geëmigreerd en enkele duizenden zijn teruggekeerd naar Duitsland.<sup>244</sup> Het is

---

<sup>241</sup> NA, BuZa, A-dossiers, inv.nr. 1594, Rotterdamse politiecommissaris aan IKM, 06-12-1929; Amsterdamse politiecommissaris aan IKM, 23-12-1929.

<sup>242</sup> NA, BuZa, A-dossiers, inv.nr. 1594, Minister van Justitie aan minister van Buitenlandse Zaken, 14-03-1930; Rotterdamse politiecommissaris aan IKM, 06-12-1929.

<sup>243</sup> Wet van den 31sten December 1936, houdende bepalingen met betrekking tot emigranten en transmigranten, *Staatsblad no. 804*.

<sup>244</sup> De Jong, *Deel 1 – voorspel*, 502, 503.

niet bekend hoeveel Joodse vluchtelingen de doorreis maakten over Nederland, want deze vluchtelingen werden niet geregistreerd door de CJV of de Nederlandse autoriteiten. De reis en doorreis door Nederland werd georganiseerd door hulporganisaties in Duitsland of door private organisaties, zoals de Holland-Amerika Lijn.<sup>245</sup> De Joodse vluchtelingen die door de CJV werden geholpen om te emigreren worden niet behandeld in dit hoofdstuk, omdat zij vaak een aanzienlijke tijd in Nederland verbleven en dus niet slechts op doorreis waren door Nederland.<sup>246</sup>

In de bestaande literatuur over de vluchtelingen van het Naziregime in Nederland is er geen aandacht voor de vluchtelingen op doorreis door Nederland. Wel is er veel bekend over de houding en het optreden van de Nederlandse autoriteiten ten aanzien van de Joodse emigratie naar Nederland. Dit kan enige inzicht bieden in de handelwijze van de Nederlandse autoriteiten tegenover Joodse transmigratie via Nederland. Een belangrijke reden voor de Nederlandse autoriteiten om de Joodse emigratie naar Nederland te beperken was de grote werkloosheid in Nederland. Minister van Justitie van Schaik (RKSP) waarschuwde in 1933 dat de Nederlandse arbeiders vreemdelingen in het algemeen, maar vooral de Joden, als een bedreiging zouden gaan zien.<sup>247</sup> De vreemdelingenarbeidswet van 1934 en de verplichting van voldoende financiële middelen maakten het moeilijker voor Joden in Duitsland om naar Nederland te emigreren. Voor veel Joden was het niet mogelijk om de financiële middelen aan te tonen, omdat de Duitse autoriteiten hadden bepaald dat iedereen maximaal 10 Rijksmarken mee mocht meenemen bij het verlaten van Duitsland, de zogenaamde 'vluchtbelasting'.<sup>248</sup>

Een andere factor die meespeelde in het beleid met betrekking tot Joodse vluchtelingen was de weerzin tegen het verblijf van Oost-Europese Joden in Nederland. Volgens Moore was er niet zozeer sprake van antisemitisme, maar bestond er wel een afkeer tegen Oost-Europese Joden vanwege hun niet-Westerse mentaliteit. In 1934 instrueerde de minister van Justitie om alle in Nederland wonende Poolse Joden te controleren op de visa-verplichting en uit te zetten. Uiteindelijk werden de 200 Poolse Joden zonder geldig visa onder

---

<sup>245</sup> Moore, 'Jewish Refugees in the Netherlands 1933–1940', 96.

<sup>246</sup> Ibidem, 95-98. Volgens gegevens van het CJV was de helft van de Joodse vluchtelingen die tussen oktober 1936 en juni 1938 re-emigreerden al meer dan een jaar in Nederland voordat zij vertrokken.

<sup>247</sup> Minister van Justitie aan de voorzitter van de ministerraad, 10-10-1933, aangehaald in: De Jong, *Deel 1 – voorspel*, 469.

<sup>248</sup> Moore, 'Jewish Refugees in the Netherlands 1933–1940', 76, 77.

druk van Buitenlandse Zaken niet uitgezet, maar de circulaire bemoeilijkte wel de emigratie naar Nederland van andere (Joodse) Oost-Europeanen zonder Duitse nationaliteit.<sup>249</sup> Tenslotte was het beleid van andere Europese landen tegenover de Joodse vluchtelingen ook van invloed op het Nederlands beleid. De Nederlandse overheid was bang dat er veel Joden naar Nederland zouden vluchtten als zij als enige de grenzen openhield. In mei 1938 werd besloten dat Joden niet langer welkom waren in Nederland, ook al waren ze in het bezit van een paspoort, werk en financiële middelen. Alleen Joden in direct levensgevaar mochten nog worden toegelaten.<sup>250</sup> Kortom, Nederlandse autoriteiten probeerden de permanente vestiging van Joden te voorkomen omdat de Joden een bedreiging vormde voor de Nederlandse arbeidsmarkt en door het beeld van met name Oost-Europese Joden als niet-westers en ongeciviliseerd.

#### 5.4 Belemmeringen voor de doorreis

De doorreis van Joodse vluchtelingen werd in mei 1938 nog wel toegestaan, maar was aan steeds meer regels onderhevig. De Inspecteur van de Koninklijke Marechaussee besloot eind 1938 dat vluchtelingen die als toerist vanaf een Nederlandse haven wilden vertrekken niet meer mochten worden toegelaten tot Nederland. Aanleiding voor dit besluit was het vervoer van Joodse passagiers met een Amerikaans toeristenvisum door de Holland-Amerika Lijn. Inspecteur Croiset van Uchelen kwam er in oktober 1938 achter dat de HAL al enige tijd reclame maakte voor een 'informationreisse', een 16-daagse rondreis door de Verenigde Staten. Joden konden een vergunning van de Duitse autoriteiten krijgen om deze reis te maken als ze schriftelijk verklaarden binnen één jaar te emigreren. De passagiers mochten de reis en het zogenaamde 'landingsgeld' (voor excursies e.d.) betalen met Rijksmarken. Croiset van Uchelen had vernomen dat veel Joodse Duitsers waarschijnlijk gebruik gingen maken van deze service, 'om nog wat plezier te hebben van hun geld, wat zij bij emigratie toch niet mede mogen nemen.'<sup>251</sup> De inspecteur liet weten dat hij bezwaar had gemaakt bij de HAL tegen inscheping, omdat hij verwachtte dat de Joodse toeristen bij terugkomst zouden weigeren om

---

<sup>249</sup> Moore, 'Jewish Refugees in the Netherlands 1933–1940', 88. Vgl. Van Eijl, *Al te goed is buurmansgek*, 213, 214. Volgens Van Eijl kan het verschil in behandeling tussen Duitse Joden en Oost-Europese Joden verklaard worden op basis van het principe van wederkerigheid. Duitse joden werden beter behandeld, omdat de Nederlandse overheid bang was voor repercussies ten opzichte van Nederlanders in Duitsland.

<sup>250</sup> Van Eijl, *Al te goed is buurmansgek*, 188-192.

<sup>251</sup> De inspecteur doelde hier op de vluchtbelasting die emigranten verbood om meer dan 10 Rijksmarken mee te nemen.

naar Duitsland te reizen. De inspecteur besloot de Joodse toeristen toch toe te laten tot Nederland, omdat de HAL bereid was om de toeristen niet in Rotterdam te ontschepen maar in Boulogne, om via Frankrijk terug naar Duitsland te keren.<sup>252</sup> Voor Joden in Duitsland bood de informationreisse eind 1938 een kans om naar de Verenigde staten te emigreren terwijl het Amerikaanse quotum voor Duitsers al gevuld was.

Inspecteur Croiset van Uchelen constateerde in december 1938 dat de meeste Duitse Joden helemaal niet terugkeerden naar Europa. Van de 770 'toeristen' die vanaf april 1938 waren vertrokken waren er volgens de gegevens van de HAL maar 80 teruggekeerd. Hoewel de meesten niet terugkeerden bleef het verlenen van doortocht aan Joden met een toeristenvisum niet zonder gevaar volgens de inspecteur. Het was namelijk mogelijk dat Amerikaanse autoriteiten de Joden die langer bleven dan de geldigheid van hun toeristenvisum uit zouden zetten en dat zij vervolgens in Nederland alsnog zouden weigeren om naar Duitsland terug te keren.<sup>253</sup> De Rotterdamse politiecommissaris Louis Einthoven meldde, op verzoek van het ministerie van Justitie, dat er van twee Joodse Duitsers bekend was dat zij niet wilden terugkeren naar Duitsland.<sup>254</sup> Het is niet waarschijnlijk dat veel van deze Joodse toeristen uit de Verenigde Staten zijn gezet, omdat de Amerikaanse president Roosevelt na de Kristallnacht de bezoekersvisa van 15.000 Joden verlengde.<sup>255</sup> Op 14 december 1938 deelde de inspecteur Croiset van Uchelen mee:

'dat aan de grens niet meer voor transit door ons land mogen worden toegelaten alle vreemdelingen, die als "vluchtelingen" aangemerkt moeten worden en die voornemen zijn zich als "toerist", dus zonder immigratievisum voor het land van bestemming, in een Nederlandsche haven voor een reis rechtstreeks naar elders in te schepen, ook niet als zij reeds in het bezit zijn van voor de heen- en terugreis benodigde scheepsbiljetten.'<sup>256</sup>

---

<sup>252</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 699, IKM aan minister van Justitie, 31-10-1938.

<sup>253</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 699, IKM aan minister van Justitie, 08-12-1938.

<sup>254</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 732, Politiecommissaris Rotterdam aan departement van Justitie, 16-12-1938.

<sup>255</sup> Zolberg, *A nation by design*, 284.

<sup>256</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 699, IKM aan alle doorlaatposten, 14-12-1938.

Joodse vluchtelingen die probeerden met een toeristenvisum Duitsland te ontkomen mochten niet meer door Nederland reizen, omdat de Nederlandse autoriteiten bang waren dat de Joden in Nederland achterbleven.

De Nederlandse vreemdelingendienst probeerde tevens te controleren of Joodse transmigranten Nederland daadwerkelijk verlieten. Dit blijkt uit een verzoek van inspecteur Croiset van Uchelen aan alle scheepvaartbedrijven in februari 1939. Zijn verzoek was om maandelijks te melden welke vreemdelingen een passage hadden geannuleerd, overgeboekt of helemaal geen gebruik hadden gemaakt van hun ticket.<sup>257</sup> Een maand later stuurde de Nederlandse redersvereniging een overzicht op aan de inspecteur. Daarin stond onder andere vermeld dat 9 passagiers van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot-Maatschappij (KNSM) geen gebruik hadden gemaakt van hun passage, omdat zij niet toegelaten waren tot het bestemmingsland. De HAL deelde mee dat het voor haar onmogelijk was om alle verzoeken van vluchtelingen te controleren en te registeren.<sup>258</sup> De kans bestond dus wel dat Joodse vluchtelingen niet konden of wilden vertrekken, hoewel het volgens het overzicht maar om enkele tientallen gevallen ging.

In mei 1939 nam de Nederlandse overheid nieuwe, restrictieve maatregelen om de doorreis van Joodse vluchtelingen te controleren. Uit correspondentie tussen scheepvaartbedrijven en de overheid blijkt dat de maatregelen alleen golden voor (Joodse) vluchtelingen en niet voor alle andere vreemdelingen; in de brieven vaak aangeduid als 'niet-Arische' en 'Arische' passagiers.<sup>259</sup> De tweede vreemdelingencirculaire bepaalde dat de doorreis van vluchtelingen door Nederland alleen nog maar zonder oponthoud mocht plaats vinden. Dat betekende dat vluchtelingen nog maar 48 uur voor vertrek van het schip toegelaten werden tot Nederland. Vluchtelingen mochten alleen op aanvraag van familie of andere relaties tijdens de doorreis door Nederland een bezoek afleggen en mochten ook dan maximaal 8 dagen blijven.<sup>260</sup>

Uit een brief van de commissaris van de rijkspolitie Grevelink wordt duidelijk waarom deze regeling was ingevoerd. De termijn van 48 uur was volgens Grevelink noodzakelijk om het risico te verminderen dat de Joodse vluchtelingen langer in Nederland bleven om

---

<sup>257</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr 708, IKM aan Nederlandse redersvereniging, scheepvaartvereniging Noord en scheepvaartvereniging Zuid, 02-02-1939.

<sup>258</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr 707, Nederlandse redersvereniging aan IKM, 03-03-1939.

<sup>259</sup> Bijvoorbeeld in: NA, MvJ, RVD, inv.nr. 707, Nederlands bevrachtingskantoor aan IKM, 27-12-1938.

<sup>260</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr 708, Vreemdelingencirculaire no. 2, 20-05-1939.

bijvoorbeeld zaken toe doen of om toch een visum voor een ander land te kunnen bemachtigen. Blijkbaar was ook de tijdelijke aanwezigheid van Joodse vluchtelingen in Nederland niet gewenst. Een andere reden voor de nieuwe regeling was dat landen mogelijk de verleende visa konden intrekken terwijl de Joodse vluchtelingen al in Nederland waren. Nederland was 'opgescheept' met 100 vluchtelingen nadat de Engelse regering op 4 september 1939 alle verstrekte visa had geannuleerd. Commissaris Grevelink benadrukte dat in verband met deze situatie het risico van een ruimere termijn groot was: 'Indien dat zou gebeuren juist vóór het vertrek van een groot schip der H.A.L. dan zouden niet 100, doch misschien 1000 vluchtelingen in ons land strandden.'<sup>261</sup> De HAL maakte bezwaar tegen de nieuwe regel, omdat 48 uur niet voldoende was om de administratie voor inschepping af te wikkelen. Commissaris Grevelink was wel bereid om de HAL 72 uur te geven, omdat de scheepvaartmaatschappij altijd goed samenwerkte met de politie en 'steeds meehelpt om de risico's voor de algemeene zaak te verkleinen.'<sup>262</sup> De vreemdelingendienst wilde voor de HAL de voorschriften versoepelen, omdat de HAL het vertrouwen genoot de transmigranten goed te controleren. Een ander – bekend - bezwaar dat werd genoemd tegen het korte oponthoud was dat nadelig zou zijn voor het Nederlandse bedrijfsleven en dat vluchtelingen mogelijk naar een buitenlandse haven zouden uitwijken.<sup>263</sup>

Naast het kort oponthoud werd in de vreemdelingencirculaire bepaald dat alleen vluchtelingen die in een ander land een *duurzame* verblijfplaats hadden gevonden toegelaten mochten worden. Voortaan moesten de vluchtelingen al voor de Nederlandse grens in het bezit zijn van een visum voor onbepaalde tijd. Een visum waaruit een tijdelijk verblijf bleek (zoals voor een familiebezoek of zaken) was niet voldoende.<sup>264</sup> Vluchtelingen op weg naar een land in het 'verre oosten', zoals China, Japan en Korea, mochten helemaal niet meer worden toegelaten tot Nederland. In een aanvulling op de vreemdelingencirculaire werd nadrukkelijk vermeld dat de belofte van een consulaire ambtenaar dat de migrant een visum *zal* krijgen (een zogenaamd voor-visum) niet voldoende was om toegang te krijgen tot Nederland.<sup>265</sup> De doorreis van Joodse vluchtelingen werd alleen nog toegestaan, indien de vluchtelingen in het

---

<sup>261</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 701, Nota inzake transit van vluchtelingen, Commissaris rijks politie aan het hoofd van de 5<sup>e</sup> afdeling, 30-10-1939.

<sup>262</sup> Ibidem.

<sup>263</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr 708, Afzender onbekend aan IKM, 22-05-1931.

<sup>264</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr 708, Vreemdelingencirculaire no. 2, 20-05-1939.

<sup>265</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr 708, Aanwijzingen vreemdelingencirculaire no. 2, 14-06-1939.



bezit waren van het juiste visum. Opvallend is dat de overheid deze maatregelen pas in mei 1939 nam, terwijl er vanaf 1933 al vluchtelingen in Nederland aankwamen.

De ondernemers waren bang veel passagiers kwijt te raken als gevolg van de visumverplichting en probeerden de autoriteiten te bewegen om soepel om te gaan met de nieuwe maatregel. Een verzoek van de KNSM om Joodse vluchtelingen op weg naar Venezuela, Ecuador en Colombia toe te laten met alleen een voor-visa werd direct door de inspecteur afgewezen. De inspecteur benadrukte aan de minister Goseling dat er niet mocht worden afgeweken van de visumverplichting. 'Deze maatregel is in de praktijk dringend noodzakelijk gebleken, om het geknoei met vóór-visa tegen te gaan.'<sup>266</sup> Ook de HAL verzocht de inspecteur om passagiers (voor het grootste gedeelte 'Arische' maar ook 'niet-Arische') met als bestemming Canada zonder visum doorgang te verlenen. De HAL wees er op dat haar buitenlandse agenten nooit scheepsbiljetten en Nederlandse transitkaarten afgaven als de migrant niet in het bezit was van de juiste papieren voor toelating tot het bestemmingsland. Bovendien was het mogelijk dat de migranten al in hun woonplaats werden gecontroleerd door een betrouwbare dokter. Volgens de HAL bestond er na een positieve uitslag van de geneeskundige keuring geen enkele kans meer dat de migranten in Rotterdam geen definitief visum meer kregen. De directeur van de HAL zette het verzoek kracht bij door er op te wijzen dat het passagiersvervoer naar de Verenigde Staten sterk was afgenomen en dat het zeer slecht voor de Nederlandse economie zou zijn als het passagiersvervoer verminderde.<sup>267</sup>

In tegenstelling tot het verzoek van de KNSM werd het verzoek van de HAL wel geaccepteerd. De minister van Justitie Gerbrandy (ARP) stelde wel een aantal voorwaarden op waaronder een verklaring dat de migrant kon en wilde terugkeren naar Duitsland indien hij of zij niet binnen een maand was vertrokken uit Nederland.<sup>268</sup> Mogelijk was de minister vatbaar voor de economische argumenten, maar aannemelijker is dat de HAL een streepje voor had. Waarschijnlijk wilde de minister wel een uitzondering maken voor een scheepvaartmaatschappij die de reputatie had de controle op transmigranten goed uit te voeren.<sup>269</sup>

---

<sup>266</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 708, IKM aan minister van Justitie, 26-06-1939.

<sup>267</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 752, HAL aan Rijksvreemdelingendienst, 07-03-1940.

<sup>268</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 752, Minister van Justitie aan HAL, 21-03-1940.

<sup>269</sup> NA, MvJ: RVD, inv.nr. 701, Nota inzake transit van vluchtelingen, Commissaris rijkspolitie aan het hoofd van de 5<sup>e</sup> afdeling, 30-10-1939.

## 5.4 Conclusie

De geest van de transitkaartregeling – om reizen voor migranten te vereenvoudigen – verdween toen duizenden Joden Duitsland ontvluchtten. De Nederlandse autoriteiten belemmerden de doorreis van Joden met onder andere de 48-uurs regeling en de visumverplichting. Het restrictieve Nederlandse transmigratiebeleid was erop gericht te voorkomen dat de Joodse vluchtelingen heimelijk in Nederland achterbleven. Dit hoofdstuk heeft laten zien dat de emigratie van Joodse vluchtelingen niet alleen werd bemoeilijkt door het toelatingsbeleid en de negatieve houding ten opzichte van Joden van bestemmingslanden, zoals in de literatuur wordt aangegeven. Ook het beleid van doorreislanden, zoals Nederland, belemmerde de emigratie van Joodse vluchtelingen naar overzeese bestemmingen.

De Nederlandse overheid nam eind jaren dertig de controle op de Joodse transmigranten in eigen handen. De transitkaartregeling verplichtte ondernemers om te controleren of migranten voldeden aan de toelatingseisen van het bestemmingsland. Desondanks controleerden de Nederlandse autoriteiten zelf aan de grens of de Joodse vluchtelingen in het bezit waren van een geldig visum. Ook waren de scheepvaartmaatschappijen officieel verplicht volgens de Landverhuizerswet van 1936 om aangifte te doen van de migranten die niet binnen één maand vertrokken waren uit Nederland. Toch ging de vreemdelingendienst zelf na of er Joodse vluchtelingen in Nederland achter bleven. De Nederlandse overheid vertrouwde er dus niet op dat de scheepvaartmaatschappijen de controle op transmigranten goed uit voerden. Het lijkt er op dat de HAL wel enige vertrouwen genoot en er daarom in slaagde om een versoepeling van de maatregelen af te dwingen. De angst voor de permanente vestiging van Joodse vluchtelingen was dusdanig dat de Nederlandse autoriteiten zelf de doorreis van vluchtelingen wenste te controleren.

## Hoofdstuk 6: Algemene conclusie

In deze scriptie is onderzocht hoe de Nederlandse overheid en non-gouvernementele actoren transmigranten controleerden in Nederland ten tijde van het Interbellum en waarom de controle er zo uit zag. Concluderend was er vanuit de overheid weinig structurele controle op transmigranten. De controle werd grotendeels overgelaten aan de non-gouvernementele actoren. In crisissituaties verscherpte de overheid de controle op migranten door extra maatregelen te nemen. Het optreden van de overheid ten aanzien van transmigratie werd gekenmerkt door een ad-hoc karakter. De migratiecontrole in Nederland in het Interbellum is het beste te beschrijven als een cyclisch proces, omdat de controle in crisistijden werd verstevigd en vervolgens weer werd afgezwakt.

De controle op transmigranten was structureel geregeld door de controle aan de grens en de politiekaartregeling. Met deze laatste regeling werden de scheepvaartmaatschappijen aansprakelijk gesteld voor verblijf, verpleging, en uitleiding van transmigranten. In deze scriptie is betoogd dat de overheid door de financiële verantwoordelijkheid bij de scheepvaartmaatschappijen te leggen de controle in feite uitbesteedde aan deze maatschappijen. De commercialisering van controle in Nederland in het Interbellum ging lang niet zo ver als in het vooroorlogse Duitsland: aan de Nederlandse grens controleerden scheepvaartagenten niet zelf of migranten in het bezit waren van de juiste papieren.

In crisistijden intensiverde de overheid de controle op transmigranten. Direct na de Eerste Wereldoorlog, een tijd waarin de mobiliteit in Europa hoog was, verplichtte de overheid een doorreisvisum. De dreiging van een vlektyfusepidemie gaf aanleiding om een transit corridor te creëren. Vanaf 1921 werden alle derde-klasse passagiers aan de grens ontluisd en ontsmet, in afgesloten wagons naar de haven van inscheeping vervoerd en uiteindelijk geïsoleerd in het migrantenhotel. Toen de spanning afnam verdwenen de maatregelen weer: In 1921 werd voor de meeste transmigranten het doorreisvisum afgeschaft en in 1923 werd de ontluizingsinrichting in Oldenzaal alweer opgeheven. Eind jaren twintig bereikte de ontspanning een hoogtepunt: Er kwam een internationale regeling tot stand om de doorreis van migranten door Europa te vereenvoudigen. Nieuwe spanning, de emigratie van grote aantallen Joodse vluchtelingen, leidde er toe dat Nederland nieuwe, restrictieve controles instelde, specifiek gericht op deze groep. Vluchtelingen werden alleen toegelaten indien zij in het bezit waren van een visum van het bestemmingsland en niet langer dan 48 uur voor

vertrek om te voorkomen dat de vluchtelingen tijdens hun doorreis in Nederland achterbleven. Samengevat, zorgde de Nederlandse overheid er voor dat de scheepvaartmaatschappijen de (financiële) verantwoordelijkheid droegen voor de transmigranten. De overheid kwam in actie wanneer het transmigratieverkeer een serieuze bedreiging voor de Nederlandse samenleving vormde.

Waarom zag de controle er zo uit? De Nederlandse autoriteiten aarzelden niet om de kosten van de transmigranten door de ondernemers te laten vergoeden. De laissez-faire houding van de Nederlandse staat ten opzichte van de economie biedt hierin een verklaring. De overheid zag het niet als haar taak om het transmigratieverkeer in Nederland te begunstigen, wél om de samenleving tegen de gevaren te beschermen. De overheid greep in wanneer zij de doorreis van specifieke migrantenstromen als gevaarlijk beschouwde. Deze crisissituaties verklaren het ad-hoc karakter van het overheidsoptreden. De geografische positie van Nederland en de economische overwegingen helpen de invulling van de medische controle in Nederland te verklaren. De overheid had nooit eerder een medische inspectie aan de grens gerealiseerd, omdat alle Oost-Europese migranten al aan de Duitse grens waren gecontroleerd. De geografische positie van Nederland had dus invloed op het bestaan van medische controles in Nederland. Het tijdelijke karakter van de medische controle is te verklaren door te kijken naar de economische overwegingen van de staat: zij wilde niet voor lange tijd de kosten voor de medische controle van transmigranten op zich nemen.

Om de totstandkoming en de invulling van de controles in Nederland beter te begrijpen is er voor dit onderzoek gekozen voor een governance-benadering. Er is gekeken naar de rol van lokale autoriteiten en de scheepvaartmaatschappijen in de uitvoering en de besluitvorming van controlemaatregelen en naar de invloed van Duitsland en de Verenigde Staten op de migratiecontrole in Nederland. De governance-benadering is van meerwaarde gebleken voor dit onderzoek, omdat zonder de aandacht voor de lokale autoriteiten niet verklaard had kunnen worden hoe transmigranten in de praktijk werden gecontroleerd en hoe het beleid tot stand kwam. Uit het archiefmateriaal is naar voren gekomen dat de lokale politie toezicht hield op ongewenste migranten, met name criminele en revolutionaire migranten werden door de Nederlandse autoriteiten gezien als problematisch en daarom in de gaten gehouden. De politie kon via de politiekaart-regeling nagaan of alle transmigranten uit Nederland waren vertrokken. De gemeentelijke gezondheidsdiensten namen de verantwoordelijkheid voor de controle op de gezondheidstoestand van de transmigranten. Lokale autoriteiten vervulden

niet alleen in de uitvoering een cruciale rol, maar ook in totstandkoming van nationaal beleid. De Rotterdamse autoriteiten namen het initiatief om het toezicht op transmigranten op landelijke schaal te regelen en verbeteren.

De scheepvaartmaatschappijen waren in grote mate betrokken bij de uitvoering van de controle, aangezien zij verantwoordelijk waren voor de transmigranten. Dit onderzoek heeft aangetoond dat transmigranten hoofdzakelijk onderworpen waren aan de controle van de scheepvaartbedrijven, maar dat de overheid in crisistijden de controle naar zich toe trok. Ten tijde van het de vlektyfuscrisis werd het aan de ondernemers niet toegestaan om zorg te dragen voor de medische inspectie van transmigranten. Eind jaren dertig controleerde de overheid zelf of Joodse vluchtelingen in het bezit waren van geldige papieren, terwijl zij dat ook had kunnen overlaten aan de scheepvaartmaatschappijen zoals was afgesproken met de transitkaartregeling. In ontspannen tijden werd de uitvoering van controle wel overgelaten aan de bedrijven: Vlak na de oorlog werd de taak van de scheepvaartmaatschappijen om de toelaatbaarheid van de migranten te controleren afgenomen met de instelling van doorreisvisa, maar de maatschappijen kregen deze taak opnieuw toebedeeld door de transitkaartregeling. Met betrekking tot de totstandkoming van beleid kan gezegd worden dat de passagierslijnen werden betrokken bij de beleidsvorming, want er werd overleg gepleegd met de directies. Maar zij slaagden er meestal niet in om het beleid ten gunste van de eigen zaak te beïnvloeden. De autoriteiten wogen de belangen van de ondernemers wel mee, maar de gevaren voor Nederland waren doorslaggevend in de bepaling van beleid.

Om te begrijpen hoe de migratiecontrole in een land tot stand komt is het van belang om te kijken naar het (trans)migratiebeleid van betrokken landen. Door de Amerikaanse gezondheidseisen werden transmigranten in Nederland ten tijde van de vlektyfusdreiging niet één maar twee keer gecontroleerd. De Nederlandse ontluizingsinrichting voldeed niet aan de Amerikaanse gezondheidsschriften en daarom waren de scheepvaartmaatschappijen verplicht om de migranten nog een keer in de haven van inscheping te inspecteren onder toezicht van Amerikaanse artsen. De Duitse controle op transmigranten had grote invloed op de Nederlandse, aangezien de meeste transmigranten door Duitsland reisden om te kunnen inschepen in een Nederlandse haven. Zoals reeds aangegeven leidde de aanwezigheid van medische controle in Duitsland tot de afwezigheid van een geneeskundige inspectie in Nederland. De eisen die Duitsland stelde aan de terugkerende migranten golden soms ook in Nederland om te voorkomen dat de transmigranten stranden in Nederland. De controle op

transmigranten in Nederland kwam tot stand onder invloed van het Amerikaanse immigratiebeleid en de Duitse opstelling aangaande het transmigratieverkeer.

Deze scriptie heeft voor het eerst uitgebreid de migratiecontrole ten aanzien van vreemdelingen op doorreis in Nederland onderzocht. De bevindingen uit dit onderzoek over het transmigratiebeleid versterken veelal de bestaande conclusies over het vreemdelingenbeleid in het Interbellum.<sup>270</sup> Twee voorbeelden illustreren dit punt. Het toezicht op Russen op doorreis laat wederom zien dat de angst voor de verspreiding van het communisme door vreemdelingen in Nederland diepgeworteld was. Het restrictieve beleid tegenover de transmigratie van Joden bevestigt dat de Nederlandse overheid het liefst zo min mogelijk Joodse vluchtelingen in Nederland zag.

De belangrijkste bevinding van dit onderzoek is dat de controle op migratie minder lineair verloopt dan Brinkmann en Feys in hun onderzoeken weergeven. Brinkmann beschrijft de totstandkoming van migratiecontrole in Duitsland als een min of meer lineair proces waarin de controle op transmigranten steeds beter geregeld was doordat de controle aan de Duitse lijnen werd overgelaten.<sup>271</sup> Feys toont dat de scheepvaartmaatschappijen in het stoomtijdperk steeds meer taken in het migratieverkeer op zich namen.<sup>272</sup> Dit onderzoek naar het transmigratieverkeer in Nederland heeft laten zien dat de controle op migratie beter beschreven kan worden als een cyclisch proces. In Nederland vergrootte de overheid de controle op transmigranten in gespannen tijden om de belemmeringen weer weg te nemen zodra de dreiging was geweken. In periodes van ontspanning kregen de scheepvaartmaatschappijen taken toebedeeld die de overheid in crisissituaties weer naar zich toe trok. Kortom, in tijden van crisis werd de greep op rondtrekkende vreemdelingen verstevigd en verschoven de verhoudingen in migratiecontrole.

---

<sup>270</sup> Van Eijl, *Al te goed is buurmans gek*; Leenders, *Ongenode Gasten*; De Jong, *Deel 1 – voorspel*; Moore, 'Jewish Refugees in the Netherlands 1933–1940'.

<sup>271</sup> Brinkmann, 'Travelling with Ballin'.

<sup>272</sup> Feys, 'Bounding mass migration'; Feys, 'Steamshipping Companies and Transmigration Patterns'.

## Bronnen en literatuur

### Archivalia

#### Nationaal Archief

Ministerie van Justitie: Rijksvreemdelingendienst en Taakvoorgangers 1918-1945

- Inv.nr. 415    Stukken betreffende het toelatingsbeleid ten aanzien van 'landverhuizers' en 'Rückwanderer' (repatrianten), 1919-1929
- Inv.nr. 699    Stukken betreffende het vaststellen van voorschriften voor het doorlaten van Duits-joodse vluchtelingen die zich als toerist, zonder benodigd immigratievisum doch in bezit van voor de heen- en terugreis benodigde scheepsbiljetten, elders wensen in te schepen na het maken van een zogenaamde 'Informationsreise' naar Amerika, 1938-1939
- Inv.nr. 702    Stukken betreffende de toelating van (revolutionaire) vreemdelingen die van Amerika via Nederland naar Rusland en andere landen reizen of gedeporteerd worden, 1931-1932
- Inv.nr. 701    Stukken betreffende de totstandkoming van circulaire nummer 18078/3 van de Rijksvreemdelingendienst van 11 november 1939, houdende bepalingen inzake emigranten (joodse vluchtelingen) die in het bezit zijn van een Amerikaans immigratievisum en scheepsbiljetten van de Holland-Amerika Lijn en die ten hoogste drie dagen voor vertrek van het schip in Nederland kunnen worden toegelaten, 1939
- Inv.nr. 704    Stukken betreffende het verstrekken van transitvergunningen 1936
- Inv.nr. 707:    Stukken betreffende de toelating van vreemdelingen voor transit-verkeer 1939
- Inv.nr. 708    Transit van vreemdelingen die als vluchtelingen moeten worden beschouwd 1939-194
- Inv.nr. 732    Stukken betreffende de behandeling van de problematiek van Duitsers die na een 'Informationsreise' naar de Verenigde Staten weigeren om naar Duitsland terug te keren 1938-1939
- Inv.nr. 752    Stukken betreffende verlening van transit-visa aan vreemdelingen die Canada of Australië als bestemming hebben 1940

Ministerie van Arbeid: Afdeling Volksgezondheid 1918-1950

- Inv.nr. 953    Stukken betreffende het nemen van maatregelen ter ontsmetting van landverhuizers in lokaliteiten geëxploiteerd door spoorweg- en scheepvaartmaatschappijen aan de grens en in de grote havensteden Amsterdam en Rotterdam

Inv.nr. 955 Stukken betreffende de totstandkoming van maatregelen tot wering van besmettelijke ziekten die door landverhuizers worden overgebracht naar Nederland

Ministerie van Buitenlandse Zaken: Afdeling Economische Zaken 1919-1940

Inv.nr. 176 Landverhuizers uit Oost-Europa via Nederland naar Amerika. Afschaffing passiva. Ontluizingsinrichtingen [dossier 592] 1919-1920

Ministerie van Buitenlandse Zaken: A-dossiers 1815-1940

Inv.nr. 1594 Correspondentie over transitkaarten voor landverhuizers [dossier A194 229] 1929-1931

### Gemeente Archief Rotterdam

Gemeentesecretarie Rotterdam, afdeling Algemene Zaken, B&W; Raad

Inv.nr. 4182 Stuknummer 212: Bezwaren HAL tegen de maatregelen ter voorkoming van vlektyphus ten aanzien van de landverhuizers

Inv.nr. 4274 Stuknummer 68: Overeenkomst met de Holland Amerika Lijn i.z. terugbrengen van uit Amerika verwijderde landverhuizers naar het land hunner herkomst

### Noord-Hollands Archief

Staatscommissie van toezicht over de doortocht en het vervoer van landverhuizers te Amsterdam 1861-1934

Inv.nr. 9 Ingekomen en uitgaande stukken 1919-1925

### Kranten

*Het Handelsblad*

*De Telegraaf*

### Kamerstukken

Wet van den 1sten Junij 1861, houdende bepalingen omtrent den doortogt en het vervoer van landverhuizers. *Staatsblad 1861*, no. 53.

Beraadslaging over het wets-ontwerp houdende bepalingen omtrent den doortogt en het vervoer van landverhuizers, 02-05-1860, *Handelingen Tweede Kamer 1860-1861*.

Bepalingen omtrent den doortogt en het vervoer van landverhuizers, Memorie van toelichting, *Bijlagen Tweede Kamer 1860-1861*, kamerstuknummer IX, ondernummer 3.

Koninklijke Boodschap: Wijziging van artikel 1 van de wet van 26 april 1884, *Bijlagen Tweede Kamer 1920-1921*, kamerstuknummer 301, ondernummer 1.

Kamervragen de Groot, 07-10-1920, *Aanhangsel Tweede Kamer 1920-1921*, nummer 22.

Interpellatie van den heer Kruyt, 20-10-1921, *Handelingen Tweede Kamer 1921-1922*.



Regeling 14 juli 1929 met betrekking tot de instelling van een doortochtkaart voor landverhuizers, *Bijlagen Tweede Kamer 1930-1931*, kamerstuknummer 438, ondernummer 1.

Bepalingen met betrekking tot emigranten en transmigranten, Memorie van toelichting, *Bijlagen Tweede Kamer 1935-1936*, kamerstuknummer 236, ondernummer 2.

Wet van den 31sten December 1936, houdende bepalingen met betrekking tot emigranten en transmigranten, *Staatsblad 1936*, no. 804.

## Literatuur

Bastia, Tanja en Matthias vom Hau, 'Migration, Race and Nationhood in Argentina', *Journal of Ethnic and Migration Studies* 40(3) (2014) 475-492.

Baynton, Douglas, 'Defectives in the Land: Disability and American Immigration Policy, 1882-1924', *Journal of American Ethnic History* 24(3) (2005) 31-44.

Beelen-Driehuizen, L. en J.H. Kompagnie, *Onderzoeksgids Landverhuizers: Aanwijzingen voor het doen van onderzoek naar Nederlandse emigranten en transmigranten* (Den Haag 1996).

Blok, Gemma, 'Maasoord tussen Ellis Island en Dombrowa. 'Krankzinnige landverhuizers' in Rotterdam', in: Catharina Bakker, Gemma Blok en Joost Vijselaar (red.), *Negentig jaar psychiatrie aan de Oude Maas* (Utrecht 1999).

Brinkmann, Tobias, "'Travelling with Ballin": The Impact of American Immigration Policies on Jewish Transmigration within Central Europe, 1880-1914', *International Review of Social History* 53(3) (2008) 459-484.

Brinkmann, Tobias, 'Why Paul Nathan Attacked Albert Ballin: The Transatlantic Mass Migration and the Privatization of Prussia's Eastern Border Inspection, 1886-1914', *Central European Studies* 43(1) (2010).

Brinkmann Tobias, 'Introduction: Reexamining Jewish Migrations from Eastern Europe after 1880', in: Tobias Brinkmann (red.) *Points of Passage: Jewish transmigrants from eastern Europe in Scandinavia, Germany and Britain 1888-1914* (New York 2013) 1-19.

Brinkmann, Tobias, 'From green borders to paper walls: Jewish migrants from Eastern Europe in Germany before and after the Great War', *History in Focus* (Southampton 2016), <https://www.history.ac.uk/ihr/Focus/Migration/articles/brinkmann.html> (geraadpleegd op 30-12-2018).

Brinkmann, Tobias, 'Strangers in the City: Transmigration from Eastern Europe and its Impact on Berlin and Hamburg 1880-1914', *Journal of Migration History* 2(2) (2016) 223-246.

Brito Fabri Demartini, Zeila de, 'The insertion of different groups Immigration in Brazil', *Journal of Immigrant and Refugee Studies* 2(4) (2006) 69-95.

Caestecker, Frank en Torsten Feys, 'East European Jewish migrants and settlers in Belgium, 1880-1914: a transatlantic perspective', *East European Jewish Affairs* 40(3) (2010) 261-284.

Caponio, Tiziana en Michael Jones-Correa, 'Theorising migration policy in multilevel states: the multilevel governance perspective', *Journal of Ethnic and Migration Studies* 44(12) (2018) 1995-2011.

Eilers, Nicole, 'Emigrant trains: Jewish Migration through Prussia an American Remote Control, 1880-1914, in: Tobias Brinkmann (red.), *Points of Passage: Jewish transmigrants from eastern Europe in Scandinavia, Germany and Britain 1888-1914* (New York 2013) 63-84.

Evans, Nicolas, *Aliens en route: European transmigration through Britain, 1836-1914* (Hull 2015).

Eijl, Corrie van, *Al te goed is buurmansgek: Het Nederlandse vreemdelingenbeleid 1840-1940* (Amsterdam, 2005).

Faassen, Marijke van, *Polder en Emigratie: Het Nederlandse emigratiebestel in internationaal perspectief 1945-1967* (Den Haag 2014).

Feys, Torsten 'The Battle for the Migrants: The Evolution from Port to Company Competition, 1840-1914', in: Torsten Feys e.a. (e.d), *Maritime Transport and Migration: The Connections between Maritime and Migration Networks* (Liverpool 2007) 27-47.

Feys, Torsten, 'The visible hand of shipping interests in American migration policies 1815-1914', *Tijdschrift voor sociale en economische geschiedenis* 7(1) (2010) 38-62.

Feys, Torsten, *The battle for the migrants: the introduction of steamshipping on the North Atlantic and its impact on the European exodus* (Oxford 2013).

Feys, Torsten, 'Shipping Companies as Carriers and Barriers to Human Mobility: The Atlantic and Pacific Border Regimes of the United States', *World History Connected* 11(3) (2014) 1-22.

Feys, Torsten, 'Steamshipping Companies and Transmigration Patterns: The Use of European Cities as Hubs during the Era of Mass Migration to the US', *Journal of Migration History* 2(2) (2016) 247-274.

Feys, Torsten, 'Bounding Mass Migration across the Atlantic: European Shipping Companies between US Border Building and Evasion (1860s–1920s)', *Journal of Modern European History* 14(1) (2016) 78-100.

Fox, Cybelle, *Three worlds of relief: Race, immigration, and the American welfare state from the progressive era to the new deal* (Princeton 2012).

Graziosi, Andrea, 'Foreign Workers in Soviet Russia, 1920–40: Their Experience and Their Legacy', *International Labor and Working-Class History* (33) (1988) 38-59.

Hoerder, Dirk, 'The traffic of emigration via Bremen/Bremerhaven: Merchants' interests, protective legislation, and migrants' experiences', *Journal of American Ethnic History* 13(1) (1993) 68-101.

- Holmes, Frederik, 'Typhus on the Eastern front' (versie 26-07-2018)  
<http://www.kumc.edu/wwi/index-of-essays/typhus-on-the-eastern-front.html>,  
 (geraadpleegd op 04-01-2019).
- Hulshoff, D.J., 'De Rijks sanitaire inrichting te Oldenzaal', *Arts en Samenleving* (1921) 2211-2218.
- Jong, Loe de, *Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog: Deel 1 – voorspel* (Den Haag 1969).
- Michael Just, *Ost- und sudosteuropäische Amerikawanderung 1881–1914. Transitprobleme in Deutschland und Aufnahme in den Vereinigten Staaten* (Stuttgart 1988).
- Kalm, Sara, 'Standardizing Movements: The International Passport Conferences of the 1920s', *Stance Working Papers Series* (8) (2017) 1-38.
- Kelley, Ninette en Michael Trebilcock, *The Making of the Mosaic: A History of Canadian Immigration Policy* (Toronto 1998) 131-137.
- Kushner, Tony, 'From Atlantic Hotel to Atlantic Park: Anglo—America, Port Jews and the Invisible Transmigrant', *Jewish Culture and History* 7(1/2) (2012) 247-260.
- Kushner, Tony en Katherine Knox, *Refugees in an age of genocide: Global, national and local perspectives during the twentieth century* (Londen 1999).
- Leenders, Marij, *Ongenode gasten: van traditioneel asielrecht naar immigratiebeleid, 1815-1938* (Hilversum 1993).
- Lucassen, Leo, 'Agent of koopman? Theorie en praktijk van de controle op arbeidsmigratie in Nederland, 1918-1980', in: Marjolein 't Hart, Jan Lucassen, Henk Schmal (red.), *Nieuwe Nederlanders. Vestiging van migranten door de eeuwen heen* (Amsterdam 1996) 151-168.
- Lucassen, Leo, 'Het paspoort als edelste deel van een mens. Een aanzet tot een sociale geschiedenis van het Nederlandse vreemdelingenbeleid', *Holland. Regionaal Historisch Tijdschrift* (27) (1995) 263-283.
- Lucassen, Leo, 'Een veelzijdige erfenis: de Grote Oorlog in de migratiegeschiedenis', *Leidschrift Historisch Tijdschrift* 29(1) (2014), 7-21.
- Lüthi, Barbera, 'Germans of Anarchy, Crime, Disease and Degeneracy: Jewish Migration to the United States and the Medicalization of European Borders around 1900', in: Tobias Brinkmann (red.), *Points of Passage: Jewish transmigrants from eastern Europe in Scandinavia, Germany and Britain 1888-1914* (New York 2013) 27-44.
- Moore, Bob, *Refugees from Nazi Germany in the Netherlands 1933-1940* (Dordrecht 1986).
- Moore, Bob, 'Jewish Refugees in the Netherlands 1933–1940: The Structure and Pattern of Immigration from Nazi Germany', *The Leo Baeck Institute Yearbook* 1(29) (1984) 73-101.

Ngai, M.M, 'The strange career of the illegal alien, Immigration restriction and deportation policy in the United States, 1921–1965', *Law and History Review* 21(1) (2003) 69-108.

Ong, Chin-Ee, Claudia Minca en Martijn Felder, 'Disciplined mobility and the emotional subject in Royal Dutch Lloyd's early Twentieth Century passenger shipping network'. *Antipode* 46(5) (2014) 1323-1345.

Obdeijn, Herman en Marlou Schrover, *Komen en gaan. Immigratie en emigratie in Nederland vanaf 1550* (Amsterdam 2008).

Philips, Howards, 'Influenza Pandemic', in: Ute Daniel e.a. (red.), *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War* (Berlijn 2014) 1-19.

Prokopovych, Markian and Torsten Feys, 'Transience, Overseas Migration and the Modern European City. Introduction to the Special Issue "Cities and Overseas Migration in the Long Nineteenth Century"', *Journal of Migration History* 2(2) (2016) 209-222.

Schip, Elise van, 'Montefiore. Vereeniging tot ondersteuning van behoeftige passanten. Een onderzoek naar het functioneren in de periode 1883-1914', *Rotterdamsch Jaarboekje* (1996) 389-453.

Schrover, Marlou, 'Migration and Mobility', in: Ute Daniel e.a. (red.), *1914-1918-online: International Encyclopedia of the First World War* (Berlijn 2014) 1-15.

Schrover, Marlou (e.a.), 'Introduction: Illegal migration and gender in a global and historical perspective', in: Marlou Schrover e.a. (red.), *Illegal migration and gender in a global and historical perspective* (2008) 9-37.

Szajkowski, Zosa, 'Sufferings of Jewish emigrants to America in transit through Germany', *Jewish Social Studies* 39(1/2) (1977) 105-116.

Tammes, Peter, (red.), *Oostjoodse passanten en blijvers: aankomst, opvang, transmigratie en vestiging van joden uit Rusland in Amsterdam en Rotterdam, 1882-1914* (Amsterdam 2013).

Timmer, Ashley en Jeffrey Williams, 'Immigration policy prior to the 1930s: Labor markets, policy interactions, and globalization backlash', *Population and Development Review* 24(4) (1998) 739-771.

Torpey, John, 'The Great War and the Birth of the Modern Passport System', in Jane Caplan en John Torpey (red.), *Documenting Individual Identity: The Development of State Practices in the Modern World* (Princeton 2001) 256–270.

Torpey, John, *The invention of the passport: surveillance, citizenship and the state* (Cambridge 2018).

Zevenbergen, Cees, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken: Emigratie via Rotterdam door de eeuwen heen* (Zwolle 1990).

Valk, L, van der, 'Landverhuizers via Rotterdam in de negentiende eeuw', *Economisch en Sociaal-Historisch jaarboek* (Amsterdam 1976).

Weber, Klaus, 'Transmigrants between Legal Restrictions and Private Charity: The Jews' Temporary Shelter in London, 1885-1939', in: Tobias Brinkmann (red.), *Points of Passage: Jewish Transmigrants from Eastern Europe in Scandinavia, Germany, and Britain 1880-1914* (New York 2013) 85-103.

Wolff, Frank, Global walls and global movement: new destinations in Jewish migration, 1918–1939, *East European Jewish Affairs* 44(2/3) (2014) 187-204.

Wüstenbecker, Katja, 'Hamburg and the Transit of East European Emigrants', in: Andreas Fahrmeir, Olivier Faron, en Patrick Weil, (red.), *Migration Migration control in the North Atlantic world: The evolution of state practices in Europe and the United States from the French Revolution to the Inter-War period* (New York 2003) 195-209.

Zolberg, Aristide, *A nation by design: Immigration policy in the fashioning of America* (New York 2006).

Zolberg, Aristide, 'Global Movements, Global Walls: Responses to Migration 1885-1925', in: Wang Gungwu (red.), *Global History and Migrations* (Oxford 1997).