

Het risicomangement van de HAL bij het selecteren,
controleren en assisteren van emigranten naar de
Verenigde Staten, 1880-1914

11 april 2020

Universiteit Leiden

MA Scriptie, History: Governance of Migration and Diversity

Lydia 't Lam- van Wijk

Scriptiebegeleidster: prof. dr. Marlou Schrover

Woordenaantal: 16032

Inhoud

Hoofdstuk 1: Inleiding	3
1.1 Inleiding en onderzoeksvraag	3
1.2 Theorie	6
1.3 Historiografie	7
1.4 Materiaal en Methode	10
1.5 Structuur	11
Hoofdstuk 2: Historische context	12
2.1 Inleiding	12
2.2 De oprichting van de HAL en Nederland als transitland	12
2.3 Beperking van immigratie	14
De Verenigde Staten	15
Het selectie en controlesysteem in Europa	18
Hoofdstuk 3: 1880-1914	22
1880-1897	22
Het waarborgen van een goede reputatie	23
Het controleren, selecteren en assisteren van migranten	27
1897-1914	31
Het controleren, selecteren en assisteren van migranten	31
Hoofdstuk 4: 1915-1930	40
Hoofdstuk 5: Conclusie	45
Afkortingenlijst	48
Bronnen en literatuur	49
Archivalia	49
Stadsarchief Rotterdam, Holland Amerika Lijn Archief	49
Krantenartikelen (via Delpher)	51
Literatuur	52

Hoofdstuk 1: Inleiding

1.1 Inleiding en onderzoeksvraag

Tussen 1880 en 1925 emigreerden bijna een miljoen Europeanen met de Rotterdamse scheepvaartmaatschappij Holland-Amerika Lijn (HAL) naar de Verenigde Staten.¹ Deze emigranten kwamen vanaf 1880 voornamelijk uit Zuid- en Oost-Europa, waarvan het merendeel uit Italië en Rusland.²

Door de massale emigratie van Europeanen naar de Verenigde Staten was er vanaf het einde van de negentiende eeuw een forse toename van xenofobische sentimenten in de Verenigde Staten. Dit behelsde een angst voor paupers, revolutionairen, mensen met een geestelijke of lichamelijke beperking en het ontstaan van etnische en culturele diversiteit in de Verenigde Staten.³ Deze xenofobie, wat aangewakkerd werd door nationalisme en de eugenetische beweging, resulteerde in de implementatie van een reeks restrictieve immigratiewetten.⁴ De eerste immigratiewetgeving had als doel krankzinnigen, prostituees, polygamisten, contractarbeiders, anarchisten en mensen met besmettelijke ziekten te weren.⁵ Daarnaast werden er ook immigratierestricties opgelegd aan specifieke etnische groepen, zoals de wetgeving die werd geïmplementeerd in 1892 om Chinezen van immigratie uit te sluiten. Door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog alsook door de implementatie van restrictieve quotawetgeving in de Verenigde Staten, nam de emigratie via Rotterdam in de jaren twintig af.⁶

De Verenigde Staten trachtte de controles van immigranten plaats te laten vinden buiten hun eigen grenzen, het liefst in het land van herkomst. Het gevolg van dit beleid was dat de meeste emigranten niet geweigerd werden aan de Amerikaanse grenzen, maar al in het land van herkomst en in de vertrekhavens. Dit fenomeen wordt *remote border control* genoemd door de Amerikaanse historicus Aristide Zolberg.⁷ De scheepvaartmaatschappijen werden door de Amerikaanse autoriteiten

¹ C. Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken. Emigratie via Rotterdam door de eeuwen heen* (Zwolle 1990) 109.

² L. van der Valk, 'Landverhuizersvervoer via Rotterdam in de negentiende eeuw', *Economisch en Sociaal Historisch jaarboek* (Amsterdam 1976) 148-171, 148.

³ T. 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, 78.

⁴ T. 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, 1.

⁵ *Ibidem*, 13.

⁶ Van der Valk, 'Landverhuizersvervoer via Rotterdam', 149.

⁷ Feys, 'Shipping companies as carriers and barriers', 3; A. Zolberg, *A Nation by Design: Immigration Policy in the Fashioning of America* (New York 2006) 44-45, 131; T. Feys, 'The battle for the migrants. The introduction of steamshipping on the North Atlantic and its impact on the European exodus', *Research in Maritime history* 50 (2013) 38-39; A. Zolberg, 'The Archaeology of remote control', in: eds. A. Fahrmeir, O. Faron and P. Weil, *Migration control in the North Atlantic World* (London 2003), 195-222.

verantwoordelijk gehouden voor het selecteren, controleren en vervoeren van emigranten. Door de selectie van en controle op passagiers over te laten aan private actoren, is er sprake van een zogenoemde *commercialisation of border control*.⁸ Door de implementatie van het Amerikaanse *remote border control* beleid werden de scheepvaartmaatschappijen vanaf 1892 gedwongen om een streng controle- en selectiebeleid toe te passen op de emigranten, aangezien de maatschappijen moesten betalen voor de detentie- en deportatiekosten van afgewezen migranten.⁹

De Amerikaanse immigratierestricties vormden een grote belemmering en bedreiging voor de scheepvaartmaatschappijen. De handelsbelangen van de maatschappijen kwamen onder druk te staan en migratiecijfers liepen terug, doordat de bepalingen waar immigranten aan moesten voldoen steeds strenger werden.¹⁰ Uit de literatuur wordt duidelijk dat de maatschappijen enerzijds de Amerikaanse bepalingen zo nauwgezet mogelijk probeerden na te volgen, zodat er geen extra onkosten werden gemaakt en er geen nieuwe restrictieve wetten werden geïmplementeerd. Aan de andere kant dienden de scheepvaartmaatschappijen een commercieel doel en dat zou bereikt worden door zoveel mogelijk passagiers te vervoeren.¹¹ Naast de concrete beslissingen die werden genomen over het wel of niet vervoeren en assisteren van 'ongewenste personen' was de HAL actief in het beïnvloeden van de Amerikaanse politiek ter bevordering van de belangen van de scheepvaartmaatschappijen.¹²

Ondanks dat er in de afgelopen jaren verschillende onderzoeken gepubliceerd zijn vanuit het perspectief van de HAL, is er nog weinig onderzoek gedaan naar het praktisch handelen van de HAL inzake het selecteren en controleren van emigranten en de achterliggende intenties voor dit handelen.¹³ In dit onderzoek zal de volgende vraag centraal staan: *Heeft de HAL risico's genomen door ongewenste emigranten te vervoeren vanuit Europa naar Amerika in de periode 1880-1914, en zo ja, welke risico's werden er genomen en waarom?*

De literatuur over het trans-Atlantische migratieverkeer richt zich op de periode tussen 1880 en 1914: de hoogtijdagen van dit migratieverkeer.¹⁴ Dit onderzoek zal ook gericht zijn op deze periode.

⁸ Feys, 'Bounding mass migration across the Atlantic', 92.

⁹ Feys, 'Bounding mass migration across the Atlantic', 91, 112; D. Baynton, 'Defectives in the Land. Disability and American immigration policy, 1882-1924', *Journal of American Ethnic History* 24(3) (2005) 69; Feys, 'Shipping companies as carriers and barriers', 1-22; J. Torpey, *The intervention of the passport. Surveillance, citizenship and the state* (Cambridge 2000) 94; A. Kraut, 'Bodies from abroad. Immigration, health and disease', in: Reed Ueda (ed.), *A companion to American immigration* (Oxford 2006) 105-131, 112.

¹⁰ Feys, 'Bounding mass migration', 91

¹¹ Ibidem.

¹² Feys, 'The battle for the migrants', 263-313; R. Doop, *From east to west: HAL's transnational strategy in the battle for the East European Jewish migrants 1890-1914*, Masterscriptie Geschiedenis, Universiteit Leiden (Leiden 2019) 28-32.

¹³ Doop, *From east to west*; Feys, 'Bounding mass migration'; Feys, 'Shipping companies as carriers and barriers'; Feys, 'The battle for the migrants'.

¹⁴ T. Feys, 'Transoceanic shipping, mass migration, and the rise of modern-day international border controls', *Mobility in History* 7(1) (2016) 151-162, 157; C. Koren, *Nederland als doorreisland. De controle op*

Er is gekozen om de onderzoeksperiode te starten in 1880 om meerdere redenen. De Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij (NASM), de latere HAL, werd in 1871 opgericht.¹⁵ Door het jaar 1880 als startpunt van deze onderzoeksperiode te nemen, kan het HAL-beleid en de praktische uitvoering hiervan, geanalyseerd worden vanaf het ontstaan van de maatschappij. Daarnaast was er vanaf de periode 1880 ook sprake van massa-emigratie vanuit Europa en de opkomst van restrictiever immigratiebeleid in de Verenigde Staten. Het einde van de onderzoeksperiode, 1914, is gekozen omdat de hoogtijdagen van het trans-Atlantische migratieverkeer met het aanbreken van de Eerste Wereldoorlog ten einde kwamen.¹⁶ Na de Eerste Wereldoorlog werd weer grif gebruik gemaakt van de diensten van de maatschappijen, maar de wereldwijde toenemende controle op migratie dwarsboomde het herstel van het migratieverkeer, en de trans-Atlantische migratie droogde voor een groot gedeelte op. De periode 1914-1930 wordt gekenmerkt door een afname van het migratieverkeer wat ook weerspiegeld wordt door de weinig beschikbare primaire bronnen uit deze periode. Aangezien deze periode wel interessant is, omdat het laat zien hoe het migratieverkeer zich vanaf 1914 heeft ontwikkeld en daarnaast inzicht geeft in de veranderende rol van de HAL, zal deze periode als epiloog toegevoegd worden aan deze scriptie.¹⁷

De passagiers van de HAL waren in de meeste gevallen 'transmigranten', omdat zij niet-Nederlands waren, via Nederland reisden, en zich permanent gingen settelen in de Verenigde Staten. De HAL vervoerde in de periode 1890-1915 elk jaar gemiddeld 35.500 personen, waarvan het aantal Nederlanders op 6.000 geschat kan worden.¹⁸ Echter, niet alle passagiers van de HAL waren emigranten of transmigranten, aangezien toeristen zich ook bevonden onder de passagiers. Omdat het grootste deel van de passagiers niet-Nederlandse emigranten waren, zal naast de aanduidingen die de HAL gebruikte, 'passagiers' en 'emigranten', ook de aanduiding 'transmigranten' worden gebruikt.¹⁹

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden wordt onderzocht welke maatregelen de HAL genomen heeft in de selectie en controle op transmigranten. Zowel het beleid van de HAL als de praktische uitwerking van dit beleid zullen vergeleken worden met het Amerikaanse immigratiebeleid. Daarnaast zal geanalyseerd worden waarom de HAL wel of geen risico's nam. Op deze manier kan in beeld gebracht worden welke dynamiek er bestond tussen het Amerikaanse immigratiebeleid en het beleid van de HAL.

transmigranten in Nederland tijdens het Interbellum, Masterscriptie Geschiedenis, Universiteit Leiden (Leiden 2019) 5.

¹⁵ Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken*, 40-43.

¹⁶ R. Doop, *From east to west*; Feys, 'Bounding mass migration'; Feys, 'Shipping companies as carriers and barriers'; Feys, 'The battle for the migrants'; Baynton, 'Defectives in the Land'; Evans, *Aliens en route*.

¹⁷ Zolberg, *A nation by design*, 267.

¹⁸ Van der Valk, 'Landverhuizersvervoer via Rotterdam', 165.

¹⁹ Stadsarchief Rotterdam (SAR), HAL, 318.01, 318.02, 318.03, 318.04.

1.2 Theorie

Er zijn verschillende mogelijke redenen waarom de HAL ervoor koos om wel of juist geen risico's te nemen bij het vervoer van migranten naar de Verenigde Staten.

In de eerste plaats zou de drang naar winstmaximalisatie van invloed geweest kunnen zijn op het risicobeleid van de HAL. Winstmaximalisatie kan op twee manieren invloed hebben gehad op het beleid van de HAL bij het selecteren en controleren van emigranten. Aangezien de Verenigde Staten door middel van een *remote border control* beleid de controle op en selectie van transmigranten buiten haar eigen grenzen plaats liet vinden, werden de scheepvaartmaatschappijen verantwoordelijk gehouden voor de emigrantcontroles.²⁰ Er waren financiële consequenties aan verbonden wanneer de scheepvaartmaatschappijen geen gehoor gaven aan de Amerikaanse immigratiewetgeving, zoals boetes en detentiekosten.²¹ Deze onkosten hadden een grote invloed op de rentabiliteit van de HAL. Dit zou kunnen verklaren waarom de HAL geen risico's zou willen nemen. Aan de andere kant is het mogelijk dat de HAL juist wel risico's nam bij het vervoeren van emigranten vanwege de drang naar winstmaximalisatie. Hoe meer passagiers er vervoerd werden, des te meer winst er werd gemaakt.²² Het principe van winstmaximalisatie zou kunnen verklaren waarom de HAL in bepaalde gevallen wel risico's nam, en in andere gevallen niet.

Ten tweede kon het behoud van een goede reputatie een reden zijn om geen risico's te nemen. Er zijn drie partijen waar de HAL haar beleid op aan kon passen om een goede reputatie te behouden, namelijk de overheden, (potentiële) emigranten en concurrerende scheepvaartmaatschappijen.

De HAL trachtte te voorkomen dat de Amerikaanse autoriteiten nieuwe beperkingen zouden opleggen aan de scheepvaartmaatschappijen en de migranten.²³ Dit zou van invloed geweest kunnen zijn op het beleid van de HAL, waarbij zij misschien weinig risico hebben genomen om de Amerikaanse autoriteiten niet tegen zich in het harnas te jagen.

De HAL wilde mogelijk ook de relatie met de Nederlandse autoriteiten goed houden. De Nederlandse autoriteiten hadden de HAL verplicht om transmigranten te controleren, vanwege het gevaar die deze transmigranten vormden voor de Nederlandse samenleving.²⁴ Er waren aan het eind van de negentiende eeuw meerdere tyfus en cholera-uitbraken in belangrijke transit-steden, en deze uitbraken zorgden voor een groeiende angst voor de verspreiding van besmettelijke ziekten door

²⁰ A. Zolberg, 'Matters of state: Theorizing immigration policy', in: Charles Hirschman, Philip Kasinitz and Josh Dewind (eds.), *The handbook of international migration: The American experience* (New York 1999) 71-91, 72.

²¹ Koren, *Nederland als doorreisland*, 8; Feys, 'Shipping companies as carriers and barriers', 13.

²² Feys, 'Bounding mass migration', 91.

²³ T. Feys, 'The visible hand of shipping interests in American migration policies 1815-1914', *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 7(1) (2010) 38-62, 39-40.

²⁴ Feys, 'Shipping companies as carriers and barriers', 12; M. 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; M. Leenders, *Ongenode gasten. Van traditioneel asielrecht naar immigratiebeleid, 1815-1938* (Hilversum 1993) 173-175, 203; Evans, *Aliens en route*, 172, 173.

transmigranten.²⁵ De Nederlandse overheid hield de HAL verantwoordelijk voor het verblijf, de verpleging en uitleiding van transmigranten. De HAL zou haar selectie van en controle op haar migranten aangepast kunnen hebben aan het Nederlandse vreemdelingenbeleid, om maatregelen vanuit de Nederlandse overheid te voorkomen.

Het behouden van een goede reputatie tegenover (potentiële) passagiers zou ook een rol hebben kunnen spelen bij het wel of niet transporteren van migranten. Bij de keuze voor een scheepvaartmaatschappij waren prijzen niet leidend, aangezien de HAL onderdeel uitmaakte van een kartel waarbinnen prijsafspraken waren gemaakt. Emigranten, en met name zij die uit Oost-Europa afkomstig waren, baseerden hun keus op de reputatie van de scheepvaartmaatschappij. Aangezien Oost-Europese migranten werden gezien als de meest ongewensten, liepen zij een groot risico om teruggestuurd te worden vanuit een Europees land of in de Verenigde Staten. Deze emigranten kozen voor de maatschappij waarbij de kans het grootste was dat zij toegelaten werden tot de Verenigde Staten. Voor de HAL kon het behouden van een goede reputatie tegenover de (potentiële) emigranten, door het assisteren van ongewensten, een reden zijn om risico's te nemen.²⁶

Het behouden van een goede reputatie tegenover de concurrerende scheepvaartmaatschappijen zou mogelijk kunnen verklaren waarom de HAL geen of weinig risico's heeft genomen. De HAL was gebonden aan een percentage van het derde-klasse migratieverkeer dat zij maximaal mocht vervoeren naar de Verenigde Staten. Wanneer de HAL zich niet aan de kartelafspraken zou houden, moest de HAL compensatie betalen voor de emigranten die zij 'teveel' had vervoerd. In het volgende hoofdstuk zal dit verder uitgewerkt worden.

In deze scriptie wordt antwoord gegeven op de onderzoeksvraag, door de bovenstaande verklaringen te toetsen aan het bronnenmateriaal.

1.3 Historiografie

In de historische migratieliteratuur werd er aan het eind van de jaren 1990 in de regel meer aandacht besteed aan immigratie dan aan emigratie, en deze laatstgenoemde vorm van mobiliteit was dan ook onderbelicht in het wetenschappelijk debat. Historica Marijke van Faassen geeft aan dat deze lacune niet alleen gold voor de Nederlandse (trans)migratie, maar dat het betrekking had op het gehele internationale emigratieonderzoek.²⁷ Het zwaartepunt van de onderzoeken uit de jaren negentig ligt

²⁵ Koren, Nederland als doorreisland, 6; Feys, 'Bounding Mass Migration', 91; B. 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.

²⁶ Doop, *From east to west*, 22.

²⁷ M. van Faassen, *Polder en Emigratie. Het Nederlandse emigratiebestel in internationaal perspectief 1945-1967* (Den Haag, 2014) 8.

op de toegang, integratie en assimilatie van immigranten vanuit het top-down perspectief van de natiestaat.²⁸ In de afgelopen decennia is er een verschuiving waar te nemen naar de landen van vertrek, met daarnaast een interesse in de motieven van emigranten om hun vaderland te verlaten.²⁹

Doordat de nadruk binnen het historische migratieonderzoek tot het eind van de twintigste eeuw lag op de rol van de staat, was er tot die tijd nauwelijks onderzoek gedaan naar de rol van scheepvaartmaatschappijen en tussenpersonen in het trans-Atlantische migratieverkeer. De historicus Dudley Baines zei eind jaren negentig dan ook: ‘We know very little about the activities of shipping companies and shipping agents’.³⁰ Het onderzoek van de Duitse historicus Michael Just over de rol van scheepvaartmaatschappijen en hulporganisaties als ‘middlemen’ in de totstandkoming van migratiebeleid, was een keerpunt in het onderzoek naar de trans-Atlantische migratie in de periode 1880-1930.³¹ In de recente literatuur over het trans-Atlantische migratieverkeer wordt veel aandacht besteed aan de tussenpersonen en maatschappijen in het transmigratienetwerk.³² Tobias Brinkmann e.a. analyseren in *Points of Passage* de rol van scheepvaartmaatschappijen en andere non-gouvernementele organisaties in de transmigratie van Joden uit Oost- en midden Europa via Duitsland.³³ Zij beschrijven hoe de Duitse autoriteiten een controlesysteem opzette voor transmigranten en betogen dat Oost-Europese emigranten vanaf 1890 aan steeds meer controles onderworpen werden.³⁴ Naast Brinkmann heeft ook de Belgische historicus Torsten Feys het inzicht in de rol van de scheepvaartmaatschappijen binnen het trans-Atlantische migratieverkeer vergroot. Hij betoogt dat de Europese maatschappijen succesvol het Amerikaanse migratiedebat en wetgeving hebben weten te beïnvloeden. Daarnaast benadrukt Feys dat de macht van de scheepvaartmaatschappijen vergroot werd, door het Amerikaanse principe van *remote border control*, waardoor het toelatingsproces steeds meer uit handen werd gegeven aan transit-staten en

²⁸ Koren, Nederland als doorreisland, 10; M. van Faassen en M. Schrover, ‘Invisibility and selectivity. Introduction to the special issue on Dutch overseas emigration in the nineteenth and twentieth century’, *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 7:2 (2010) 3-31, 5; Feys, ‘Shipping compagnies as carriers and barriers’, 2.

²⁹ Van Faassen en Schrover, ‘Invisibility and selectivity’, 5.

³⁰ D. Baines, *Emigration from Europe, 1815-1930* (Cambridge 1991), 48.

³¹ M. Just, *Ost- und sudosteuropdische Amerikawanderung 1881–1914. Transitprobleme in Deutschland und aufnahme in den Vereinigten Staaten* (Stuttgart 1988); M. Prokopovych, en T. 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, 214.

³² Feys, ‘The battle for the migrants’; Doop, *From east to west*; Feys, ‘Shipping companies as carriers and barriers’; Feys, ‘Bounding mass migration’; T. Feys, ‘Steamshipping companies and transmigration patterns’; Feys, ‘The visible hand of shipping interests’; Feys, ‘Transoceanic shipping’; Brinkmann, *Points of passage*.

³³ Brinkmann, *Points of Passage*.

³⁴ T. 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, 480.

scheepvaartmaatschappijen.³⁵ Rutger Doop heeft onderzoek gedaan naar de strategie van de HAL bij het grip krijgen op de emigratie vanuit Oost-Europa.³⁶ Hij heeft met name gekeken naar de rol van de hoofdagent bij het voorkomen van de implementatie van nieuwe restrictieve immigratiewetgeving in de Verenigde Staten. Daarnaast heeft hij zich gericht op de concurrentiestrategie van de HAL in het verkrijgen van de hegemonie op de Oost-Europese emigratie.

Er zijn in de afgelopen decennia meerdere overzichtswerken gepubliceerd die ingaan op de rol van Rotterdam als transithaven. Het belangrijkste overzichtswerk is dat van de Rotterdamse historicus Cees Zevenbergen die in *Toen zij uit Rotterdam vertrokken* aandacht besteedt aan de emigratie via Rotterdam vanaf de zeventiende eeuw. In deze publicatie wordt niet alleen stilgestaan bij de historie van de personenscheepvaart vanaf Rotterdam, maar ook bij de persoonlijke ervaringen van emigranten.³⁷ Een andere belangrijke publicatie is het artikel van historicus Leo van der Valk die zich richt op de factoren voor het ineensstorten van het landverhuizersvervoer vanuit Rotterdam.³⁸ De bovenstaande publicaties gaan in op de organisatorische en de maatschappelijke rol van de HAL in het transport van (trans)migranten naar overzeese gebieden. In tegenstelling tot de literatuur die gericht is op de rol van scheepvaartmaatschappijen in het trans-Atlantische migratieverkeer, gaan deze overzichtswerken niet in op de bredere verbanden binnen het trans-Atlantische migratieverkeer.

Tot slot heeft de historica Camille Koren in haar masterscriptie vanuit een governance-perspectief onderzoek gedaan naar de selectieprocedures in Nederland.³⁹ Zij heeft geanalyseerd wat de rol van de nationale overheid en Gemeente Rotterdam was in het opzetten van medische- en hygiënecontroles voor transmigranten.⁴⁰ Het onderzoek van Koren is aan dit onderzoek gerelateerd, omdat Koren de controlesystemen heeft geanalyseerd die vanuit de overheid werden geïmplementeerd om de transmigratie te controleren. Zij heeft zich daarbij gebaseerd op beleidsstukken van de nationale overheid en van de gemeente Rotterdam. Het perspectief van de HAL wordt wel aangestipt, maar zij heeft geen gebruik gemaakt van het HAL-archief, wat juist inzicht geeft in het beleid van de HAL en de praktische uitwerking van dit beleid.

Door in dit onderzoek gericht te zijn op het beleid van de HAL vanuit Rotterdam, zal een lacune in het migratieonderzoek opgevuld worden. Daarnaast is dit onderzoek gericht op het inzicht krijgen in de beleidspraktijk van de HAL, als een aanvulling op het werk van Feys en Doop die zich richten op

³⁵ Feys, 'Steamshipping companies and transmigration patterns'; Feys, 'Bounding mass migration', 78-100; Feys, 'Shipping companies as carriers and barriers'; Feys, 'The battle for the migrants'.

³⁶ Doop, *From east to west*.

³⁷ Historisch werk met persoonlijke verhalen: Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken*; Historische werken: N. Guns, *Holland Amerika Lijn. Beknopte geschiedenis van een rederij* (Zutphen 2004); A.D. Wentholt, *Brug over den oceaan. Een eeuw geschiedenis van de Holland Amerika Lijn* (Rotterdam 1973).

³⁸ Van der Valk, 'Landverhuizersvervoer via Rotterdam'.

³⁹ Koren, *Nederland als doorreisland*.

⁴⁰ *Ibidem*.

de beleidstheorie. Door zowel de gehele periode 1880 tot 1914 te analyseren, kan worden onderzocht welke ontwikkelingen invloed hebben gehad op het risicobeleid van de HAL bij het selecteren en controleren van (trans)migranten.⁴¹

1.4 Materiaal en Methode

Er is gekozen om voor dit onderzoek gebruik te maken van het HAL-archief, omdat hier de beleidspraktijk van de HAL het beste uit naar voren komt. De archieven van de HAL bevinden zich in het Stadsarchief Rotterdam (SAR).⁴² Dit uitgebreide en goed bewaard gebleven archief is een waardevolle bron van informatie, waar menig historicus gebruik van heeft gemaakt.⁴³ Voor dit onderzoek is voornamelijk gebruik gemaakt van de HAL-archieven 'passage' en 'directie' uit de periode 1880 tot en met 1914. Deze bronnen bestaan zowel uit briefwisselingen tussen de directie van de HAL met verschillende agentschappen, alsook passagelijsten, Amerikaanse decreten, interne noties en minuten van vergaderingen. Voor dit onderzoek is een selectie gemaakt op basis van de inventarislijsten, waarbij de stukken zijn geanalyseerd die gaan over de controles van emigranten in Rotterdam. Daarbij is gezocht op woorden als 'controle', 'selectie', 'deportaties', 'quarantaine' en 'medische controle'. Deze selectie resulteerde in ruim 2500 HAL-documenten uit de onderzoeksperiode die voor dit onderzoek zijn gelezen en geanalyseerd. Hiermee is 2/3 van het archiefmateriaal 'passage' en 'directie' uit de periode 1880-1914 bestudeerd. Er is getracht om van de verschillende decennia evenveel bronnen te analyseren. Alleen uit de periode 1880-1890 zijn er minder bronnen geanalyseerd, aangezien er van deze periode minder archiefmateriaal beschikbaar was.

Een groot deel van het bronnenmateriaal bestaat uit decreten van de Amerikaanse overheid die aan de scheepvaartmaatschappijen werden gestuurd. Daarnaast is er veel correspondentie van de HAL met haar agentschappen, zowel in Europa als in New York, bewaard gebleven en voor dit onderzoek geanalyseerd. De directie van de HAL onderhield met name een actieve correspondentie met de hoofdgagent in New York. De verslagen van de scheepvaartconferenties zijn ook interessant materiaal, omdat deze verslagen inzicht geven in het beleid van andere scheepvaartmaatschappijen.

De meest relevante archiefstukken bevatten informatie over de praktische uitwerking van het HAL-beleid aangaande de controles van emigranten en het vervoeren van ongewenste emigranten. Een groot deel van het archiefmateriaal bestaat echter uit briefwisselingen en decreten. Brieven als bronnen geven vaak een beperkt inzicht in een bepaalde situatie, omdat er niet bekend is welke reactie de brief oproept. Daarnaast worden in briefwisselingen vaak intenties beschreven of worden collega's

⁴¹ Feys, 'Shipping companies as carriers and barriers', 2.

⁴² Stadsarchief Rotterdam (SAR), HAL, 318.01, 318.02, 318.03, 318.04.

⁴³ Onder andere Torsten Feys en Rutger Doop.

aangespoord bepaald beleid te implementeren. Ondanks dat we op basis van brieven niet met zekerheid kunnen zeggen of er daadwerkelijk ook naar gehandeld is, geven deze bronnen wel weer dat er informatiestromen waren.

Het archiefmateriaal zal met name geanalyseerd worden in het derde hoofdstuk, waar de theorie getoetst zal worden aan het beleid van HAL inzake het selecteren, controleren en assisteren van emigranten. Door de diversiteit van de bronnen die zijn onderzocht, kan er een goed beeld geschetst worden van het beleid van de HAL en haar interne overwegingen.

1.5 Structuur

In het tweede hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de historische context en daaraan gerelateerd het Amerikaanse immigratiebeleid. In hoofdstuk drie zal op basis van het bronnenmateriaal in chronologische volgorde het beleid van de HAL en de praktische uitvoering hiervan, worden vergeleken met de Amerikaanse immigratiewetgeving. Vervolgens zal een epiloog volgen, waar de periode 1915-1930 uiteengezet zal worden. De scriptie wordt afgesloten met een algemene conclusie.

Hoofdstuk 2: Historische context

2.1 Inleiding

Door de grotere mobiliteitsvrijheid van Europeanen vanaf 1830, ontstond er een impuls voor massale migratie. De introductie van stoomschepen verkortte de reistijd vanuit Europa naar de Verenigde Staten tot twee weken en hierdoor nam de frequentie van trans-Atlantische vaarten toe. De verkorte reistijden betekende dat migranten minder lang werkloos hoefden te zijn waardoor de risico's die gepaard gingen met emigratie werden verkleind. De teruggelopen kosten, risico's en tijd, zorgden ervoor dat mensen flexibeler werden en migratie ook geen definitieve keuze hoefde te zijn.⁴⁴ De grootste 'pull factor' voor de Europese emigratie naar de Verenigde Staten was werkgelegenheid. Er was met name een grote behoefte aan agrarische arbeidskrachten en industriewerkers.⁴⁵

De vier grootste bestemmingslanden, de Verenigde Staten, Canada, Brazilië en Argentinië ontvingen tussen 1870 en 1914 in totaal 42,1 miljoen Europeanen. De Verenigde Staten ontving hiervan het leeuwendeel. Statistieken laten zien dat de migratie naar de Verenigde Staten voor het grootste deel bestond uit immigranten van Britse en Ierse komaf (27,6 %). Andere aanzienlijke migrantengroepen waren Duitsers (18,9%), Oostenrijk-Hongaren (14%), Italianen (13,8%) en Russen en Polen (11%). Deze laatste drie groepen immigranten emigreerden in groten getale naar de Verenigde Staten tijdens de piekmomenten aan het eind van de negentiende eeuw.⁴⁶ In de totale periode 1856-1915 zijn er vanuit Nederland 1.060.744 (trans)migranten naar de Verenigde Staten vertrokken.⁴⁷

In dit hoofdstuk zal eerst het ontstaan van de scheepvaartmaatschappijen en de rol die Europese staten hierin speelden aan de orde komen. Vervolgens zal er ingegaan worden op de Amerikaanse immigratiewetgeving en de invloed van de HAL en andere scheepvaartmaatschappijen op de totstandkoming van dit beleid. Tot slot zal gekeken worden naar het Nederlandse transitbeleid en de immigrantenselectie- en controlesystemen binnen Europa.

2.2 De oprichting van de HAL en Nederland als transitland

In de literatuur wordt de houding van Westerse staten tegenover migratie in de negentiende eeuw vaak getypeerd als een *laissez-faire*-houding. Westerse staten zouden terughoudend zijn in hun

⁴⁴ Feys, 'Bounding mass migration' 80; Feys, 'The visible hand of shipping interest', 41-42, 83; Doop, *From east to west*, 8.

⁴⁵ Evans, *Aliens en route*, 3; T. 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) 223-229, 235.

⁴⁶ Evans, *Aliens en route*, 50-53.

⁴⁷ *Ibidem*, 57-58.

stimulering en regulering van (trans)migratie, tot het eind van de negentiende eeuw.⁴⁸ Volgens Feys was er in de negentiende eeuw echter geenszins sprake van een *laissez-faire*-houding, aangezien Westerse staten in de negentiende eeuw al veel inspanningen leverden om het migratieverkeer te reguleren.⁴⁹

De Nederlandse autoriteiten waren echter niet bereid om te investeren in het migratieverkeer en zij weigerden in 1850 een verzoek om te investeren in een trans-Atlantische lijn van Rotterdam naar de Verenigde Staten. Tussen 1815 en 1850 was de Nederlandse overheid gericht op de handel met de koloniën en zij investeerde in de Nederlandse Handelsmaatschappij (NHM). Aangezien de snelheid bij het vervoeren van goederen van ondergeschikt belang was, werd er niet geïnvesteerd in de moderne techniek van de stoomschepen, wat de transitie van zeilschepen naar stoomschepen ernstig heeft vertraagd.⁵⁰

Ondanks dat de Nederlandse overheid in de eerste helft van de negentiende eeuw geen stimulerende maatregelen nam om het transmigratieverkeer via nationale havens te bevorderen, nam zij, net als andere naburige landen, wel regulerende maatregelen. In het Koninklijk Besluit van 1828 stond dat transmigranten in het bezit moesten zijn van een vergunning die het recht verschafte om door Nederland te mogen reizen. De Nederlandse overheid probeerde door middel van deze maatregel te voorkomen dat transmigranten in Nederland achterbleven en verpauperden.⁵¹ Doordat de Nederlandse autoriteiten aan het begin van de negentiende eeuw nauwelijks maatregelen namen om de transmigranten te beschermen, was de reputatie van Rotterdam als vertrekhaven erg slecht. De transmigranten werden in Rotterdam slecht behandeld; zo moesten ze onder andere hoge pensionprijzen betalen.⁵²

Pas vanaf 1860 begon de Nederlandse overheid het transmigratieverkeer te faciliteren door te investeren in de Nieuwe Waterweg en het spoorwegnetwerk.⁵³ Daarnaast werd ook de eerste Nederlandse Landverhuizerswet geïmplementeerd, met als doel om de aantrekkelijkheid van Nederland te vergroten voor transmigranten.⁵⁴ Na de implementatie van deze nieuwe wet waren

⁴⁸ Koren, Nederland als doorreisland, 25; C. Strikwerda, 'Tides of migrations, currents of history. The state economy and the transatlantic movement of labor in the nineteenth and twentieth centuries', *International Review of Social History* 44 (1994) 367-394, 375.

⁴⁹ Feys, 'The visible hand of shipping interests', 40-41; Feys, 'Bounding mass migration', 80; Feys, 'Steamshipping companies and transmigration patterns', 249.

⁵⁰ Feys, 'The battle for the migrants', 43.

⁵¹ L. Beelen-Driehuizen en J.H. Kompagnie, *Onderzoeksgids Landverhuizers. Aanwijzingen voor het doen van onderzoek naar Nederlandse emigranten en transmigranten* (Den Haag 1996) 7; Feys, 'The battle for the migrants', 65; Koren, Nederland als doorreisland, 22; SAR, HAL Directie, 318.01, nr. 1025, 'Wet landverhuizing'.

⁵² Koren, Nederland als doorreisland, 23; Feys, 'The visible hand of shipping interests', 40-41; Feys, 'Bounding mass migration', 80; Feys, 'Steamshipping companies and transmigration patterns', 249.

⁵³ Doop, *From east to west*, 10.

⁵⁴ Koren, Nederland als doorreisland, 23.

transmigranten beter beschermd tegen malafide praktijken en daarnaast kon de Nederlandse overheid ook beter toezicht houden op de transmigranten.⁵⁵

De landverhuizerswet legde veel verplichtingen op aan passagierslijnen en dit heeft er mogelijk aan bijgedragen dat er weinig ondernemers wilden investeren in een passagierslijn vanaf Rotterdam.⁵⁶ Uiteindelijk waren er toch ondernemers bereid te investeren in een trans-Atlantische lijn tussen Rotterdam en New York en met de oprichting van de Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij (NASM), de latere HAL, kwam dit in 1873 tot stand.⁵⁷

Nederland heeft in het trans-Atlantische migratieverkeer een bescheiden rol gespeeld, wat ook blijkt uit het feit dat de meeste Europeanen via Duitsland of Engeland naar Noord-Amerika reisden. De migranten uit Zuid-Europa reisden voornamelijk via de Mediterrane havens of via de Franse havens. De migranten uit Oost-Europa hadden de keuze tussen de directe route via één van de Noordzeehavens, of de indirecte route via Engeland. Aangezien de scheepvaartmaatschappijen van de Noordzeehavens betere diensten aanboden, kozen de meeste Oost-Europeanen voor deze route.⁵⁸ De populariteit van de vertrekhavens hing met name af van de geldende wet- en regelgeving in de havenstad.

Vanaf de jaren 1890 vergrootte de Nederlandse overheid de verantwoordelijkheid van de scheepvaartmaatschappijen over de transmigranten. In archiefstukken van de HAL wordt hier met name naar verwezen en er wordt gesteld dat alle Russische transmigranten vanaf 1893 moesten beschikken over een politiekaart. Vanaf 1904 gold deze bepaling voor alle transmigranten, ongeacht nationaliteit.⁵⁹ De HAL werd verantwoordelijk gehouden voor het verstrekken van deze politiekaarten, het verblijf in Nederland en voor het tijdig verlaten van Nederland. De implementatie van de politiekaartregeling had als doel om te voorkomen dat armlastige transmigranten in Nederland zouden blijven.⁶⁰

2.3 Beperking van immigratie

Door negentiende-eeuwse processen van staats- en natievorming werd het voor staten belangrijk om te weten wie een staatsburger was en wie een vreemdeling. Door het staatsburgerschap voelden mensen zich meer betrokken bij de nationale staat, met zijn gedeelde geschiedenis, tradities en afkomst. Vreemdelingen werden daarentegen gezien als anders en inferieur.⁶¹ De opkomst van

⁵⁵ Koren, *Nederland als doorreisland*, 23.

⁵⁶ *Ibidem*.

⁵⁷ Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken*, 40-43; Koren, *Nederland als doorreisland*, 24.

⁵⁸ Brinkmann, 'Strangers in the City', 229, 231; Koren, *Nederland als doorreisland*, 22.

⁵⁹ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1442, Politiekaarten voor landverhuizers.

⁶⁰ Zevenbergen, *Toen zij uit Rotterdam vertrokken*, 58; Koren, *Nederland als doorreisland*, 30; Feys, 'Steamshipping companies and transmigration patterns', 269.

⁶¹ Koren, *Nederland als doorreisland*, 25.

xenofobische sentimenten, gebaseerd op raciale vooroordelen en de introductie van het gedachtegoed dat staten soeverein waren in het controleren en reguleren van migratie, resulteerde in de implementatie van controlemechanismen.⁶² Het debat werd vanaf 1880 niet langer bepaald door de vraag óf er mensen geweerd moesten worden, maar hóe en wíe er geweerd moesten worden.⁶³

De Verenigde Staten

De periode 1870 tot 1930 wordt ook wel de gouden eeuw van het Amerikaanse protectionisme genoemd. Deze tijd kenmerkt zich door enerzijds vrij verkeer van handel, maar anderzijds de implementatie van restrictieve maatregelen om de emigratie naar de Verenigde Staten in te dammen.⁶⁴ De opkomst van restricties op het migratieverkeer moet gezien worden in de context van veranderende emigratiestromen vanuit Europa. Doordat de mogelijkheden om te migreren toenamen, groeide het aandeel van de door de VS genoemde 'ongewenste emigranten' die de overtocht naar de Verenigde Staten maakten.⁶⁵ De scheepvaartmaatschappijen werden ingezet als barrières tegen ongeremde emigratie van ongewensten naar de Verenigde Staten.⁶⁶

De Immigratie Wet en de *Chinese Exclusion Act* van 1882, waren het begin van het restrictieve immigratiebeleid van de Verenigde Staten. Naast de restricties die werden opgelegd aan Chinese immigranten werden veroordeelden, mentaal gestoorden, idioten en *persons unable to take care of himself or herself without becoming a public charge* uitgesloten van immigratie naar de Verenigde Staten.⁶⁷ Deze laatste clause werd gebruikt om mensen met fysieke afwijkingen af te kunnen wijzen.⁶⁸ In 1882 werd er ook een nieuwe Passenger Act geïmplementeerd. De regels voor het vervoer van emigranten naar de Verenigde Staten werden door middel van deze bepaling aangescherpt. De kosten voor detentie, ziekenhuisopname en deportatie werden vanaf 1882 verhaald op de scheepvaartmaatschappijen. Daarnaast werden er moderne eisen gesteld aan personenschepen, zoals de afmetingen van de slaapvertrekken en er werden vereisten gesteld aangaande de hygiëne, ventilatie, licht en voedsel.⁶⁹ Ondanks het feit dat de implementatie van deze wetgeving een keerpunt betekende in het Amerikaanse immigratiebeleid, stelt Feys dat de Passenger Act en andere

⁶² Feys, 'Bounding mass migration', 79.

⁶³ Feys, 'The visible hand of shipping interest', 42.

⁶⁴ Feys, 'Bounding mass migration', 79.

⁶⁵ Doop, *From east to west*, 24; Feys, 'The battle for the migrants', 228-229. Feys, 'The visible hand of shipping interests', 46; De Verenigde Staten maakte onderscheid tussen gewenste en ongewenste emigranten. Ongewenste emigranten pasten qua mentaliteit en nationaliteit niet in de Verenigde Staten. Gewenste emigranten waren: Fransen, Belgen, Nederlanders, Duitsers, Engelsen, Scandinaviërs etc. Ongewensten waren: Italianen, Russische Joden, Arabieren, Slovakken, Aziaten etc.

⁶⁶ Feys, 'Bounding mass migration', 79. Zolberg, *A nation by design*, 264-267.

⁶⁷ Feys, 'The battle for the migrants', 216; Baynton, 'Defectives in the land', 61.

⁶⁸ Baynton, 'Defectives in the land', 62.

⁶⁹ Feys, 'The battle for the migrants', 216.

immigratiewetten uit de jaren 1880 niet effectief waren in de reductie van ongewenste emigratie naar de Verenigde Staten. De restrictieve immigratiemaatregelen waren met name ineffectief omdat de controlestations in de Amerikaanse havens onder regionale jurisdictie vielen. Hierdoor was de Amerikaanse overheid voor de implementatie en naleving van de immigratiewetgeving afhankelijk van de lokale autoriteiten. Vanaf 1891 vielen de controlestations onder de verantwoordelijkheid van de Amerikaanse nationale overheid en dit resulteerde in de succesvolle implementatie van immigratiewetgeving.⁷⁰

In de immigratiewetgeving van 1891 werd de toepasbaarheid van de *public charge*-categorie vergroot, doordat het werd aangepast naar: *likely to become a public charge* (LPC).⁷¹ De LPC-categorie werd geïntroduceerd om de 'gewensten' te selecteren, en de 'ongewensten' uit te sluiten van emigratie. De definitie van de LPC-categorie was arbitrair, wat de immigratiebeambten de ruimte gaf om ongewenste migranten af te wijzen zonder daar uitputtend bewijs voor te leveren.⁷² De LPC-clausule was niet alleen gericht op het weren van paupers. Vele immigranten die werden gezien als LPC waren zelfvoorzienend geweest in het land van herkomst of hadden in de Verenigde Staten een baan aangeboden gekregen. Afwijzing op basis van de LPC-bepaling was in vele gevallen een discriminerende of racistische maatregel, gericht tegen mensen met een ziekte of handicap en etnische groepen die als inferieur werden gezien. Wanneer werd vermoed dat een immigrant als contractarbeider kwam, of polygaam was, werd hij vaak ook op grond van deze bepaling afgewezen. Eugenetische motieven speelden een grote rol bij het toepassen van de LPC-bepaling, aangezien aangenomen werd dat ongewenste immigratie zou resulteren in een degradatie van het 'Amerikaanse ras'.⁷³

In 1891 werd de medische inspectie onderdeel van de Amerikaanse immigratiecontroles. Deze controles werden uitbesteed aan de scheepvaartmaatschappijen en zij werden geacht om hun emigranten aan een medische inspectie te onderwerpen. Naast de introductie van nieuwe immigratierestricties werden er immigratiecontrolestations opgezet, waaronder Ellis Island in 1892, om te garanderen dat de emigranten voldeden aan de strengere regulaties. De stijgende kosten voor het Amerikaanse immigratieapparaat werden gedekt door een hoofdelijk belasting te innen van 1 dollar per immigrant.⁷⁴

⁷⁰ Feys, 'The visible hand of the shipping companies', 44.

⁷¹ Baynton, 'Defectives in the land', 62.

⁷² Doop, *From east to west*, 24; Feys, 'The battle for the migrants', 228-229; Baynton, 'Defectives in the land', 62.

⁷³ Baynton, 'Defectives in the land', 63; Feys, 'The visible hand of shipping interests', 46.

⁷⁴ Feys, 'The visible hand of shipping interests', 45; Koren, *Nederland als doorreisland*, 26.

Het jaar 1892 betekende een omslagpunt in het *remote border control* beleid. Er brak in New York een tyfusepidemie uit en een cholera-epidemie in Hamburg.⁷⁵ Als reactie hierop introduceerden de Amerikaanse autoriteiten wetgeving om emigranten met *loathsome and contagious diseases* af te wijzen aan de Amerikaanse grenzen. Daarnaast werden ook de detentie- en deportatiekosten verhoogd om scheepvaartmaatschappijen te ontmoedigen ongewenste emigranten, zoals Russen en Slovaken, te vervoeren.⁷⁶ De Amerikaanse autoriteiten vertrouwden de scheepvaartmaatschappijen de controles van emigranten niet meer toe en het Amerikaanse *remote border control* beleid kwam op losse schroeven te staan. Er werden Amerikaanse gezondheidsinspecteurs aangesteld in de Europese vertrekhavens, die de passagiersinspecties moesten coördineren.⁷⁷ De aanpak van de Amerikaanse gezondheidsinspecteurs in de Europese havens leidde tot wrijving tussen de Amerikaanse autoriteiten en de scheepvaartmaatschappijen. De Amerikaanse inspecteurs die gestationeerd waren in de Europese havensteden hielden er een verschillend beleid op na. Daarnaast stelden de Europese staten vraagtekens bij de jurisdictie van Amerikaanse artsen op Europees grondgebied. Als reactie hierop vertrouwden de Amerikaanse autoriteiten de externe grenscontroles na een paar maanden weer toe aan de scheepvaartmaatschappijen.⁷⁸

Onder invloed van de Immigration Restriction League (IRL) die opgericht werd in 1894, werden er in de jaren die volgden steeds meer gronden voor exclusie toegevoegd aan de Amerikaanse immigratiewetgeving. Met de oprichting van de IRL werden anti-immigratiesentimenten geïnstitutionaliseerd en dit had een grote invloed op het Europese immigratiebedrijf. Als reactie op de oprichting van de IRL verenigden de scheepvaartmaatschappijen Lloyd, HAPAG en de HAL zich in de Pro Immigration League (PIL). De scheepvaartmaatschappijen probeerden door middel van pro-immigratiecampagnes in de Verenigde Staten de introductie van restrictieve immigratiewetgeving te voorkomen.⁷⁹

Ondanks dat de PIL verschillende successen heeft behaald op de IRL, konden zij niet voorkomen dat er vanaf het begin van de twintigste eeuw allerlei gronden voor exclusie werden toegevoegd aan de lijst. Vanaf 1903 werden mensen met epilepsie uitgesloten van migratie en mensen die in de afgelopen vijf jaar een aanval van krankzinnigheid hadden gekregen. Ook werden er verschillende categorieën geschrapt, waar andere bredere categorieën voor in de plaats kwamen. Zo werd in 1917 de classificatie van 'constitutional psychopathic inferiority' toegevoegd. Hieronder werden, naast krankzinnigen, ook mensen geschaard die zich op de grens zouden bevinden van

⁷⁵ Koren, Nederland als doorreisland, 26.

⁷⁶ Feys, 'Steamshipping companies and transmigration patterns', 251.

⁷⁷ Feys, 'Bounding mass migration', 91-92.; Feys, 'The visible hand of shipping interests', 47.

⁷⁸ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 798, 18-12-1903.

⁷⁹ Feys, 'Bounding mass migration', 85.

geestelijk gezond en krankzinnig. Daarnaast werden mensen die verdacht werden van abnormale seksuele instincten op basis van dit wetsartikel afgewezen.⁸⁰

Categorieën en terminologie in de immigratiewetgeving waren vaag en multi-interpretabel. De richtlijnen voor de inspectie van Ellis Island schreef voor dat elke immigrant eerst in rusttoestand en daarna in beweging geëxamineerd moest worden, om onregelmatigheden en abnormaliteiten te ontdekken. De screening van immigranten was daarom ook met name een zaak van het detecteren van zichtbare afwijkingen. Het uiterlijk van de immigrant bepaalde voor een groot deel zijn of haar kansen om toegelaten te worden tot de Verenigde Staten. Het aantal gedeporteerde immigranten groeide aanzienlijk met het verstrijken van de jaren. In 1895 werd 0,6 procent gedeporteerd, in 1905 0,7 procent en in 1910 1,6 procent.⁸¹

Het selectie en controlesysteem in Europa

De emigranten die niet toegelaten werden tot de Verenigde Staten en gedeporteerd werden naar Europa, vormden maar een klein deel van de mensen die wensten te emigreren maar hier uiteindelijk niet in slaagden. In de eerste plaats was de mogelijkheid om te emigreren niet voor iedereen weggelegd, omdat de kosten voor de overtocht, transfers en accommodaties hoog waren. In de tweede plaats was de Amerikaanse immigratiewetgeving wijdverspreid en gepubliceerd, waardoor velen hun financiële middelen niet durfden te riskeren voor een overtocht naar de Verenigde Staten die in een fiasco zou eindigen. In de derde plaats werden emigranten in Europa meermaals gecontroleerd vanwege bepalingen in de Amerikaanse wetgeving. In de vierde plaats waren de scheepvaartmaatschappijen verplicht om afgewezen emigranten op hun kosten terug te transporteren, waardoor de scheepvaartmaatschappijen de passagiers ook inspecteerden voordat zij mochten embarkeren.⁸²

Scheepvaartconferenties en de controlestations

De scheepvaartmaatschappijen concurreerden met elkaar om zoveel mogelijk migranten aan te trekken, maar daarnaast probeerden de maatschappijen ook samen te werken. De HAL werd vanaf de jaren 1880 gedwongen om een bondgenootschap aan te gaan met andere Europese lijnen, om op die manier de concurrentie voor de derde-klasse passagiers het hoofd te bieden. De HAL verenigde zich met verschillende Duitse Lijnen in de NDLV, ook wel het continentale kartel genoemd. Naast een continentaal kartel werd het Brits-Scandinavische kartel en het Mediterrane kartel opgericht. Deze

⁸⁰ Baynton, 'Defectives in the land', 62.

⁸¹ Ibidem, 66.

⁸² Feys, 'Bounding mass migration', 69; Zolberg, *A nation by design*, 9; Koren, *Nederland als doorreisland*, 8; Baynton, 'Defectives in the Land', 69; Feys, 'Shipping companies as carriers and barriers', 9-14.

kartels worden in de bronnen ook wel conferenties genoemd.⁸³ Het belangrijkste doel voor de oprichting van de kartels was om prijsafspraken te maken over derde-klasse passages om op die manier een einde te maken aan de prijzenoorlogen.⁸⁴ In 1892 besloot het continentale kartel om het gezamenlijk aandeel in het derde-klasse migratieverkeer onderling te verdelen in vaste vervoerspercentages per maatschappij. De HAL kreeg op basis van haar aandeel in het afgelopen decennium een percentage van 9,8 procent toebedeeld voor het westelijke migratieverkeer, en voor het oostelijke migratieverkeer 13,3 procent. De lijnen moesten zich houden aan de afgesproken percentages en als een lijn meer passagiers vervoerde dan afgesproken, moesten de andere lijnen financieel gecompenseerd worden.⁸⁵

Door de afnemende transportvraag vanuit Noord- en West-Europa, moesten de scheepvaartmaatschappijen hun invloedssfeer uitbreiden naar Oost-Europa. Het continentale kartel, en dan met name de Duitse lijnen, waren vanwege hun geografische ligging het meest succesvol in het aanboren van nieuwe wingebieden voor migranten. De Duitse autoriteiten hebben hier een belangrijke rol in gespeeld. Een voorbeeld hiervan is het opzetten van controlestations langs de Centraal- en Oost-Europese landsgrenzen. In deze controlestations werden de transmigranten gecontroleerd aan de hand van de Amerikaanse immigratiebepalingen. Wanneer een emigrant niet aan de vereisten voldeed werd hij afgewezen en teruggestuurd. De HAL had geen andere keus dan zich te schikken naar de grotere Duitse maatschappijen. De Duitse controlestations brachten verschillende uitdagingen met zich mee, omdat niet alle passagiers van de HAL naar Rotterdam werden doorgestuurd, maar ook wel werden omgeboekt naar Bremen en Hamburg.⁸⁶ De HAL beschuldigde de Duitse scheepvaartmaatschappijen ervan juist alle risicovolle emigranten naar Rotterdam te sturen.⁸⁷ Vanaf 1904 accepteerden de Duitse maatschappijen dat passagiers van niet-Duitse lijnen gebruik maakten van de controlestations, mits de scheepvaartmaatschappij garandeerde alle gemaakte kosten van haar passagiers op zich te nemen.⁸⁸ De controlestations waren succesvol in het voorkomen van ongewenste emigratie naar de Verenigde Staten, aangezien er in 1907 meer passagiers werden teruggestuurd vanuit Wenen dan vanuit Rotterdam⁸⁹ Aan de ene kant profiteerde de HAL van de Duitse controlestations, omdat de emigranten van de HAL op Ellis Island minder grondig gecontroleerd werden vanwege de uitgebreide controles in Europa. Aan de andere kant was de HAL echter van

⁸³ Doop, *From east to west*, 16.

⁸⁴ Feys, 'Steamshipping companies and transmigrantion patterns', 255.

⁸⁵ Feys, 'Steamshipping Companies and Transmigration Patterns', 252-257; Koren, *Nederland als doorreisland*, 29; Feys, 'The battle for the migrants', 126

⁸⁶ Doop, *From east to west*, 22.

⁸⁷ Feys, 'Steamshipping Companies and Transmigration Patterns', 252-253.

⁸⁸ Koren, *Nederland als doorreisland*, 28.

⁸⁹ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 798, 18-11-1903; Feys, 'Shipping companies and transmigration patterns', 266.

mening dat de 'beste' emigranten naar de Duitse lijnen werden gedirigeerd en de HAL en andere lijnen de 'slechtste' emigranten kregen.⁹⁰

Agentschappen en migrantenmakelaars

De HAL was afhankelijk van tussenpersonen in het migratieverkeer die zorgden voor een continue stroom van transmigranten naar Rotterdam. Die tussenpersonen waren de migrantenmakelaars en de (onder-)agenten en zij vormden de verbindende schakels tussen de individuele emigrant en de scheepvaartmaatschappij.⁹¹

De migrantenmakelaar had als taak om het uitgebreide Europese agentennetwerk te coördineren. In 1890 had de HAL een netwerk van meer dan 2000 agenten, verspreid over heel Europa. Een groot deel van deze agentschappen maakten niet exclusief onderdeel uit van het netwerk van de HAL, aangezien zij werkten voor meerdere Europese maatschappijen. Het netwerk van agentschappen en onder-agenten breidde zich steeds meer uit, en de scheepvaartmaatschappijen verloren hierdoor het overzicht over alle tussenpersonen. Door de agenten te verbieden onder-agenten aan te nemen probeerde de scheepvaartconferentie dit netwerk te beheersen.⁹²

Naast de agentschappen in Europa stelde de directie van de HAL in 1882 een hoofdagent in New York aan. Vanuit New York moest deze agent zich hard maken voor de behartiging van de commerciële belangen van de HAL in de Verenigde Staten. Daarnaast vonden de scheepvaartconferenties ook plaats in New York, waardoor de hoofdagent een belangrijke functie vervulde in het bepalen van de strategie van de HAL.⁹³ De intensieve correspondentie tussen de hoofdagent en de directie van de HAL geeft veel inzicht in de strategie van de HAL en de uitvoering van het Amerikaanse immigratiebeleid in de Verenigde Staten.

De agentschappen waren cruciaal voor de verspreiding van informatie over Amerikaanse immigratiewetgeving. Doordat de agenten beschikten over alle informatie op het gebied van de Amerikaanse immigratiewetgeving, konden zij ook een belangrijke rol spelen in het voorbereiden van de emigranten op de reis en op de Amerikaanse controles. Daarnaast konden agenten meedenken over alternatieve routes naar de Verenigde Staten, bijvoorbeeld via Canada of Mexico, als het risico op afwijzing te groot was.⁹⁴ De agentschappen maakten ook veel gebruik van een andere 'achterdeur', namelijk door tweede-klasse tickets te verkopen aan emigranten die niet toegelaten zouden worden tot de Verenigde Staten. De tweede-klasse emigranten werden bij aankomst in de Verenigde Staten

⁹⁰ Doop, *From east to west*, 39.

⁹¹ Feys, 'The battle for the migrants', 71-73.

⁹² Doop, *From east to west*, 14;

⁹³ Doop, *From east to west*, 20; Feys, 'The battle for the migrants', 216.

⁹⁴ Feys, 'The battle for the migrants', 85.

slechts oppervlakkig gecontroleerd, in tegenstelling tot de derde-klasse passagiers die grondig gecontroleerd werden.⁹⁵

Om deportaties te voorkomen benadrukte de HAL tegenover haar agenten dat emigranten tickets moesten boeken tot hun eindbestemming, aangezien dit het landingsproces versnelde en de kans op detentie vanwege de LPC-clausule aanzienlijk verkleinde.⁹⁶ Deportaties betekende niet alleen een financiële strop voor de HAL, maar richtte ook imagoschade aan. De scheepvaartmaatschappijen waren afhankelijk van mond-op-mond reclame van emigranten, en negatieve berichtgeving schaadde de kettigmigratie.⁹⁷

In dit onderzoek zal niet uitgebreid in worden gegaan op de agentschappen en hoe zij de Amerikaanse immigratierestricties probeerden te omzeilen, aangezien dit onderzoek zich richt op het handelen van de HAL. De correspondentie tussen de HAL en haar agenten geeft wel nuttige informatie over hoe de HAL omging met de omzeilingspraktijken van de agentschappen, zoals naar voren zal komen in het volgende hoofdstuk.⁹⁸

⁹⁵ Feys, 'Bounding mass migration', 90.

⁹⁶ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 988, 8-3-1904.

⁹⁷ Feys, 'Bounding mass migration', 91.

⁹⁸ Feys, 'The battle for the migrants', 79.

Hoofdstuk 3: 1880-1914

Aan het begin van de jaren 1890 werden de immigratiecontroles in de Verenigde Staten flink aangescherpt. De immigratiebeambten gebruikten met name de LPC-clausule om emigranten die werden gezien als 'ongewenst' af te wijzen. De detenties in en deportaties vanuit de Verenigde Staten namen als gevolg van de immigratierestricties toe. De scheepvaartmaatschappijen moesten een balans zien te vinden tussen het uitvoeren van de Amerikaanse immigratiewetgeving aan de ene kant en het vervoeren van zoveel mogelijk emigranten aan de andere kant. Uit dit hoofdstuk zal blijken dat de HAL haar beleid voortdurend aanpaste aan nieuwe Amerikaanse verordeningen en andere externe factoren. Het hoofdstuk zal opgesplitst worden in de periodes 1880 tot 1897 en 1897 tot de Eerste Wereldoorlog. Deze scheiding is aangebracht omdat er vanaf 1897 nieuwe restrictieve immigratiewetten zijn geïntroduceerd door de Verenigde Staten en dit ook een grote invloed heeft gehad op het selectie- en controlebeleid van de HAL.

In dit hoofdstuk zal in het eerste deel (1880-1897) geanalyseerd worden welke maatregelen de HAL heeft genomen om haar goede reputatie te behouden na de cholera- en tyfusuitbraken van 1882. In de tweede plaats zal ingegaan worden op de selectie- en controlemechanismen die werden geïntroduceerd in de jaren negentig van de negentiende eeuw. Vervolgens zal in het tweede deel (1897-1914) uiteengezet worden wat het beleid van de HAL was aangaande contractbreuk. Ten slotte zal geanalyseerd worden hoe het beleid van de HAL veranderde vanaf het begin van de twintigste eeuw, door de implementatie van nieuwe immigratierestricties.

1880-1897

De cholera- en tyfusedemieën van 1892 hadden grote gevolgen voor het migratieverkeer. Aangezien de Russische emigranten werden gezien als veroorzakers van de epidemieën, werd het derde-klasse migratieverkeer voor een aantal maanden stil gelegd.⁹⁹ Voordat er weer derde-klasse passagiers vervoerd mochten worden, zag Amerika zich genooddaakt om in 1892 een wet te introduceren die het transport van passagiers met *loathsome and contagious diseases* verbood. Daarnaast werden de detentie- en deportatiekosten verhoogd om de scheepvaartmaatschappijen te ontmoedigen mensen met besmettelijke ziekten te vervoeren.¹⁰⁰ Op het moment dat de Amerikaanse grenzen weer open gingen voor derde-klasse passagiers, werd er expliciet vermeld dat er geen Russische emigranten naar Amerika vervoerd mochten worden, tenzij zij in de vertrekhaven waren gecontroleerd en gedesinfecteerd.¹⁰¹ Verschillende scheepvaartmaatschappijen besloten na de epidemie-uitbraken en

⁹⁹ Koren, Nederland als doorreisland, 26.

¹⁰⁰ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1312, 14-8-1893 en 17-8-1892.

¹⁰¹ SAR, HAL, Passage, 318.04, nr. 1312, 17-8-1892.

de restricties op het vervoer van Russische Joden, strenge eisen te stellen aan derde-klasse passagiers of in het geheel geen derde-klasse passagiers meer te vervoeren. De Red Star Line (RSL) en de Nord-Deutscher Lloyd (NDL) implementeerden discriminerende maatregelen voor derde-klasse passagiers om het risico op detenties en deportaties zo veel mogelijk te beperken. De RSL pleitte zelfs voor een verbod op het vervoeren van derde-klasse passagiers vanuit Europa naar de Verenigde Staten. Verschillende andere lijnen, waaronder de HAL, waren afhankelijk van de derde-klasse passagiers, aangezien het grootste deel van hun passagiers rond 1890 uit arme Oost-Europeanen bestond. De HAL heeft overwogen om Russische emigranten die geen treinticket konden betalen te weigeren, maar heeft er uiteindelijk voor gekozen om Russische emigranten twee dollar extra te laten betalen zodat vervoer en verblijfskosten in Europa gedekt konden worden.¹⁰² Door deze maatregel kreeg de Duitse HAPAG en de HAL een grotere invloed op de Russische markt, waardoor het voor de HAL mogelijk werd haar inkomsten veilig te stellen.¹⁰³

Als reactie op de epidemie-uitbraken werden er Amerikaanse immigratiebeambten naar de Europese vertrekhavens gestuurd om de havens te controleren op medische faciliteiten en controlesystemen. Daarnaast werden er Amerikaanse gezondheidsinspecteurs aangesteld in de Europese havens. De transmigranten die uit geïnfecteerde gebieden kwamen moesten vijf dagen in quarantaine verblijven en hun bagage moest worden gedesinfecteerd door middel van stoom. De passagiers uit besmet gebied mochten pas emigreren wanneer zij in Rotterdam gezond verklaard waren en dit ook aan konden tonen door middel van een certificaat. Klachten over arbitrair gedrag van Amerikaanse gezondheidsinspecteurs in de Europese havens, leidde ertoe dat de medische inspecties weer overgedragen werden aan de scheepvaartmaatschappijen. Alleen op de momenten dat er sprake was van een cholera-uitbraak, zoals in 1894, 1899, 1905 en 1909, werden er Amerikaanse gezondheidsinspecteurs naar Europa gestuurd.¹⁰⁴

Het waarborgen van een goede reputatie

Na de cholera- en tyfusuitbraken trachtte de HAL te voorkomen dat zij imagoschade opliep door het vervoeren van Russische emigranten. Het zwaartepunt van het beleid van de HAL lag daarmee aan het begin van de jaren 1890 op het voorkomen van immigratie-incidenten, zodat de anti-immigratiebeweging in de Verenigde Staten niet verder werd aangewakkerd.¹⁰⁵ Drie voorbeelden van dit beleid zullen nu volgen: de oprichting van het HAL-hotel, de aanstelling van Amerikaanse scheepsartsen en het verdoezelen van klachten.

¹⁰² Feys, 'The battle for the migrants', 264.

¹⁰³ SAR, HAL Directie, 318.02, nr. 263, Hoofdagenschap New York, 20-1-1893.

¹⁰⁴ Feys, 'The battle for the migrants', 238.

¹⁰⁵ Doop, From east to west, 29, 32, 35.

Het HAL-hotel

De directie van de HAL realiseerde zich dat de medische controle in Rotterdam op een hoger plan getild moest worden als zij adequate controles wilde uitvoeren op emigranten. Zij besloot in 1892 dat er een migrantenhotel gebouwd moest worden aan de Wilhelminakade in Rotterdam.¹⁰⁶ De opening van dit hotel, waar 950 emigranten konden verblijven, stelde de HAL in staat om goede diensten en hygiënische omstandigheden te garanderen.¹⁰⁷ De directie beschreef het doel van het 'observatiehotel' als volgt: 'te dienen als doorgangshuis voor alle tweede en derde-klasse passagiers; gelegenheid te geven personen, familiën, zelfs hele gezelschappen passagiers gedurende eenige dagen geheel te isoleeren; op ruime schaal te kunnen doen baden en desinfecteren; aan de geneesheren gelegenheid te geven tot onderzoek en behandeling van passagiers en schepelingen'.¹⁰⁸

De opening van het hotel aan de Wilhelminakade had verschillende positieve gevolgen. In de eerste plaats stelde het hotel de HAL in staat om aan de Amerikaanse medische verordeningen te voldoen, die van de HAL verlangde dat alle derde-klasse passagiers werden gecontroleerd voorafgaand aan het embarkeren. In de tweede plaats vergrootte de opening van het HAL-hotel de reputatie van de HAL en van Rotterdam als vertrekhaven. Door de opening van het HAL-hotel hoefden emigranten niet elders in Rotterdam te verblijven, waarbij er een kans bestond dat zij door pensioneigenaren werden uitgebuit. Daarnaast zorgden de faciliteiten van het hotel ervoor dat zowel de Amerikaanse autoriteiten als emigranten gecharmeerd waren van het hotel. Een voorbeeld van de goede faciliteiten waren de vier- en zespersoons-kamers die het hotel aanbood, in tegenstelling tot veel andere migrantenhôtels.¹⁰⁹ Deze goede faciliteiten, in combinatie met de lage boekingskosten, vergrootte de reputatie van de HAL en Rotterdam als vertrekhaven. Eind 19^e eeuw stond Rotterdam zelfs bekend als 'cleanest place on the continent'.¹¹⁰ In de derde plaats was het hotel ook bedoeld als tegemoetkoming tegenover de lokale autoriteiten, aangezien de HAL hierdoor kon voorkomen dat de transmigranten voor overlast zouden zorgen en/of ziektes opliepen of verspreidden onder de lokale bevolking.¹¹¹ Naast bovengenoemde voordelen stelde het hotel de HAL ook in staat om de emigrantencolleges te intensiveren en alle derde-klasse passagiers voorafgaand aan embarkeren aan een medisch onderzoek te onderwerpen. De zieken konden verzorgd worden in de hoop dat zij alsnog konden emigreren. Deze

¹⁰⁶ SAR, HAL Directie, 318.01, nr. 946, 'Observatiehotel'; 'Het Nasm-hôtel', *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 6-2-1893, 1;

¹⁰⁷ Koren, *Nederland als doorreisland*, 30.

¹⁰⁸ SAR, HAL Directie, 318.01, nr. 946, 'Observatiehotel', 1903.

¹⁰⁹ 'Het Nasm-hôtel', *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 6-2-1893, 1.

¹¹⁰ SAR, HAL Directie, 318.02, nr. 263, 'Hoofdagentschap New York', 2-6-1893.

¹¹¹ SAR, HAL Directie, 318.01, nr. 1025, 'Wet landverhuizing'; 'Het Nasm-hôtel', *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 6-2-1893, 1; Koren, *Nederland als doorreisland*, 30; Feys, 'Steamshipping companies and transmigration patterns', 269.

functie van het HAL-hotel zal in de volgende paragraaf worden uiteengezet.¹¹²

Door de oprichting van het HAL-hotel heeft de HAL een grote bijdrage geleverd aan de reputatie en status van Rotterdam. Door middel van dit hotel trachtte de HAL de Amerikaanse autoriteiten te overtuigen dat zij van goede wil waren en bij wilden dragen aan het voorkomen van ongewenste emigratie naar de Verenigde Staten. Maar daarnaast vergrootte de opening van dit hotel ook de reputatie van de HAL onder emigranten en de Nederlandse autoriteiten.

Amerikaanse scheepsartsen

Emigranten kregen niet alleen te maken met selecties en controles door de agentschappen in het binnenland en in de Rotterdamse haven, maar zij werden ook elke dag gecontroleerd door de scheepsarts aan boord van het schip, zodat besmettelijke ziekten in een vroeg stadium ontdekt konden worden.¹¹³ De controles aan boord waren een Amerikaanse vereiste, om te voorkomen dat er zieke passagiers aan land werden gebracht en zieken andere passagiers zouden besmetten.

De HAL gaf de voorkeur aan Amerikaanse scheepsartsen, boven Europese artsen. De hoofdagent van de HAL, Van der Toorn, schrijft de directie van de HAL vanuit New York: 'Wij zijn het er geloof ik vrij wel over eens, dat de Amerikaansche scheepdokters voor onze lijn een succes zijn geweest. Moeilijkheden hier hebben wij misschien minder dan eenige andere lijn gehad en bij de quarantaine autoriteiten zowel als eventueel voor den rechter, hebben wij met onze Amerikaansche dokters steeds veel voor.' Daarnaast vermeldde Van der Toorn dat Nederlandse artsen geneigd waren zich niet aan de Amerikaanse wetgeving te houden, aangezien zij deze verordeningen vaak belachelijk vonden. Deze tegendraadse houding zou de HAL in grote moeilijkheden kunnen brengen bij aankomst in New York. Dit blijkt ook uit een brief van Van der Toorn, waarin hij verslag uitbrengt van een incident bij aankomst in New York. Bij aankomst in New York bleek een ziek kind, een derde-klasse passagier, vervoerd te zijn, zonder dat deze ziekte aan boord was opgemerkt. Van der Toorn spreekt er schande van dat de Nederlandse scheepsarts dit geval niet heeft ontdekt en daardoor geen actie heeft kunnen ondernemen. De vereiste procedure was dat een besmette passagier in quarantaine geplaatst moest worden en dat de passagiershut gedesinfecteerd moest worden. Het vervoeren van deze zieke passagier had tot gevolg dat 133 derde-klasse passagiers gedetineerd moesten worden op Hoffman Island, waar zij een paar weken in quarantaine moesten verblijven. De detentiekosten en de kosten voor levensmiddelen voor deze emigranten kwamen voor de rekening van de HAL. Van der Toorn sluit zijn brief af, met te vermelden dat een Amerikaanse scheepsarts had kunnen voorkomen dat dit

¹¹² SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1142, 14-10-1904.

¹¹³ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1312, 'Relating to the labeling of baggage and the issue of inspection cards'; Ibidem, nr. 1049, 1887.

incident zo geëscaleerd was.¹¹⁴

De voordelen voor de aanstelling van een Amerikaanse scheepsarts waren tweeledig. Enerzijds kon de HAL door deze maatregel voorkomen dat er passagiers gedeporteerd zouden worden, omdat de Amerikaanse artsen goed op de hoogte waren van de wet- en regelgeving en konden communiceren met de immigratiebeambten. Het voorkomen van detentie en deportatie was van het grootste belang, aangezien de HAL veel onkosten had bij detenties en deportaties. Anderzijds zou de HAL door het voorkomen van detenties en deportaties haar reputatie tegenover de Amerikaanse autoriteiten kunnen beschermen. Daarnaast was het actief bijdragen aan het functioneren van het Amerikaanse immigratieapparaat, door de aanstelling van Amerikaanse artsen, ook bevorderlijk voor de reputatie van de HAL, aangezien zij hiermee aantoonde dat zij van goede wil waren.

Afhandelen van passagiersklachten

De HAL trachtte ook haar reputatie te beschermen tegenover de Amerikaanse autoriteiten en tegenover migranten door klachten van passagiers te verdoezelen en te voorkomen dat deze in de kranten terechtkwamen. Uit het bronnenmateriaal blijkt dat met name in de jaren 1890 emigranten veelvuldig klachten uitten tegenover de HAL. Deze klachten gingen over de kwaliteit van het eten, over de veiligheid aan boord en over het personeel. De HAL probeerde deze klachten in de doofpot te stoppen door de klagende passagiers af te kopen zodat zij hun klacht niet openbaar zouden maken.¹¹⁵ Hoofdagent Van der Toorn stelde dat deze klachten voorkomen konden worden door de aanstelling van Amerikaanse scheepsartsen en hij wees erop dat de condities aan boord verbeterd moesten worden om te voorkomen dat de reputatie van de HAL ernstig zou worden geschaad.¹¹⁶

Het behouden van een goede reputatie door het voorkomen van deportaties was echter geen gemakkelijk opgave. Uit de correspondentie met Van der Toorn blijkt dat de Amerikaanse autoriteiten er geregeld een willekeurig beleid op na hielden als het ging om Russische emigranten.¹¹⁷ Zo schrijft Van der Toorn het volgende: 'The government here is completely corrupted, to an extent which is hard to imagine for an European. Just as the examination procedure of passengers. Immigrants are often sent back with no valid reason [...].'¹¹⁸ Aangezien de Amerikaanse immigratiewetgeving veel ruimte liet

¹¹⁴ SAR, HAL Directie, 318.02, nr. 265, 11-1-1897; SAR, HAL Scheepsjournalen, 318.05, nr. 262, 24-12-1897; SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1159, 'Manner of landing immigrants', 1893.

¹¹⁵ SAR, HAL Scheepsjournalen, 318.05, nr. 262, 14-11-1890; Ibidem, 16-9-1890; Ibidem, 3-6-1890; SAR, HAL Directie, 318.02, nr. 262, Brief aan de directie van de Holland-Amerika Lijn, 3-6-1890; SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 995, 24-3-1913.

¹¹⁶ SAR, HAL Scheepsjournalen, 318.05, nr. 262, 14-11-1890, 3-7-1890.

¹¹⁷ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1442, 14-10-1904; SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 221, 8-3-1892.

¹¹⁸ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 221, 8-3-1892.

voor de immigratiebeamte om naar eigen inzicht te interpreteren, was het niet eenvoudig voor de HAL om de wetgeving op de juiste manier toe te passen bij de selectie van en controle op emigranten.¹¹⁹

Het controleren, selecteren en assisteren van migranten

Het HAL-hotel

De opening van het HAL-hotel verbeterde de reputatie van de HAL aanzienlijk en dat was niet zonder reden. Zoals eerder beschreven was het hotel vooruitstrevend ingericht, met voldoende gelegenheid voor medische behandelingen en desinfectie van emigranten. Het doel van de oprichting van het hotel was om deportaties van emigranten vanuit de Verenigde Staten te voorkomen, door emigranten grondig te controleren en eventueel ziektes en aandoeningen te behandelen. De emigranten die geen kans maakten om toegelaten te worden tot de Verenigde Staten werd afgewezen.¹²⁰

De agenten van de HAL zorgden ervoor dat de Oost-Europese migranten vier of vijf dagen eerder in Rotterdam aankwamen dan de vertrekdag van het stoomschip. De transmigranten van naburige landen kwamen meestal de dag voorafgaand aan vertrek. De emigranten werden door het personeel van de HAL verwelkomd op het treinstation en begeleid naar het HAL-hotel. Aangezien de migranten meerdere dagen verbleven in het migrantenhotel, had het medische personeel van de HAL voldoende gelegenheid om de passagiers te controleren en te verplegen.¹²¹ De ontsmetting van de passagiers vond voornamelijk plaats in het 'volksbadhuis', wat de directie van de HAL tegenover het HAL-hotel liet bouwen.¹²²

Dagelijks werden de passagiers gecontroleerd, waarbij er extra aandacht was voor oogziekten (zoals trachoma) en huidziekten (zoals favus). De uiteindelijke controle werd zes uur voor vertrek uitgevoerd waar onder andere de scheepsarts en een lokale politieagent bij aanwezig waren. In periodes van cholera en tyfusuitbraken in Europa waren er ook Amerikaanse artsen aanwezig bij het inschepen van de passagiers. Elk jaar werden er ongeveer 500 emigranten afgewezen in Rotterdam, die vervolgens terug moesten keren naar het land van herkomst.¹²³

De Controle-afdeling

De medische controles in Rotterdam waren cruciaal om deportaties vanuit de Verenigde Staten te voorkomen. Daarnaast was de controle-afdeling eveneens van groot belang, aangezien zij de landing

¹¹⁹ Feys, 'The battle for the migrants', 224.

¹²⁰ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1442, 14-10-1904.

¹²¹ SAR, HAL Directie, 318.01, nr. 946, 'Observatiehotel'; 'Het Nasm-hôtel', *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 6-2-1893, 1.

¹²² *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 24-05-1893, 2.

¹²³ SAR, HAL Passage, 318.03, nr. 93, 27-2-1922; Ibidem, 4-4-1922; Ibidem, 7-4-1922; Feys, 'Steamshipping companies and transmigration patterns', 270.

van passagiers in de Verenigde Staten moesten zien te vergemakkelijken.¹²⁴ Eén van de belangrijkste taken van de controle-afdeling was het aanschrijven van in de Verenigde Staten verblijvende familieleden en vrienden van risicovolle emigranten. Zij zouden de emigrant kunnen ophalen van Ellis Island, extra geld kunnen sturen zodat een deel van de reiskosten of detentiekosten gedekt kon worden en zelfs kunnen getuigen voor de rechter in het geval een emigrant werd aangemerkt als LPC.¹²⁵

Scheepvaartmaatschappijen moesten er zorg voor dragen dat er voor elke passagier een passagiersmanifest was ingevuld, waarop alle gegevens van de emigrant vermeld stonden. Op basis van deze manifesten konden de Amerikaanse immigratiebeambten makkelijker vaststellen of iemand volgens de Amerikaanse immigratiewetgeving ongewenst was.¹²⁶ De controle-afdeling liep deze manifesten na en de manifesten van hen die het risico liepen om gedeporteerd te worden werden aangepast of aangestreept, zodat de purser er nader naar kon kijken. Daarnaast werden er lijsten opgesteld van emigranten die een potentieel risico vormden voor detentie en deze namen werden naar de Verenigde Staten getelegrafeerd. Het HAL-personeel in New York kon zich op deze manier voorbereiden op de komst van deze emigranten. Er werden ook lijsten opgesteld van alleenreizende vrouwen. Dit moet gezien worden in het kader van de angst voor de blanke slavinnenhandel, wat aan het einde van de negentiende eeuw opkwam.¹²⁷ In de Europese en Amerikaanse samenleving werd het idee breed gedeeld dat alleenreizende jonge vrouwen grote kans liepen om gekidnapt te worden om vervolgens gedwongen te worden tot prostitutie.¹²⁸ In 1907 werd er door de Verenigde Staten een wet geïntroduceerd die de toegang van vrouwenhandelaren én gekidnapte vrouwen tot de Verenigde Staten verbood.¹²⁹ Het wordt uit het bronnenmateriaal niet duidelijk of en welke maatregelen de HAL nam als een vrouw alleen reisde. Misschien zorgde de HAL voor een chaperon, of werden deze vrouwen in de Verenigde Staten opgevangen door medewerkers van de HAL. Het opstellen van lijsten van alleenreizende vrouwen kon ook in relatie staan met de Amerikaanse wetgeving van 1893, die de toegang tot de Verenigde Staten weigerde aan alle alleenreizende zwangere vrouwen, als niet duidelijk was wie de vader van het kind was.¹³⁰

¹²⁴ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1142, 14-10-1904.

¹²⁵ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 988, 1-7-1904.

¹²⁶ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1049.

¹²⁷ SAR, HAL Passage, 318.02, nr. 1902, Controle-afdeeling passage, datum onbekend; SAR, HAL Directie, 318.01, nr. 1025, 7-9-1918.

¹²⁸ S. M. Sinke, 'Gender and migration: Historical perspectives', in: *International Migration Review* 40 (1) (2006) 82-103, 95.

¹²⁹ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1049, 3-1-1911.

¹³⁰ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1159, 1893.

Financiering van tickets door derden

In de jaren 1893 tot 1897 was de voornaamste reden voor detentie in en deportatie vanuit de Verenigde Staten het ontbreken van voldoende landingsgeld. De Amerikaanse autoriteiten detineerden deze emigranten op basis van de LPC-clausule. Zij beoordeelden per individueel geval of de passagier over voldoende geld beschikte. Hoe groot het bedrag minimaal moest zijn, hing af van de eindbestemming in de Verenigde Staten en of alleen de overtocht was betaald of ook de treinreis.¹³¹ Het was voor de agenten en voor de HAL gecompliceerd om op basis van de willekeurige toepassing van deze wetgeving te bepalen welke emigranten over voldoende geld beschikten en welke niet. Pas aan het begin van de twintigste eeuw werd deze wet gespecificeerd door te eisen dat elke migrant minstens 10 dollar moest hebben.¹³² De HAL nam verschillende maatregelen om te voorkomen dat zij beboet werden voor het transporteren van ongewensten en de detentie en terugreis van de afgewezenen moesten vergoeden. Wanneer vermoed werd dat een emigrant over onvoldoende geld beschikte, werden familie en vrienden van de emigrant aangeschreven door de controle-afdeling in Rotterdam. Het hebben van contacten in de Verenigde Staten vergrootte de kans om toegelaten te worden, aangezien zij een financiële bijdrage konden leveren.¹³³ Het was niet in alle gevallen mogelijk om in contact te komen met familie en vrienden van emigranten en daarom schreef de HAL de Rotterdams-Joodse hulporganisatie Montefiore Society aan om een deel van de reiskosten of medische kosten voor deze emigranten te betalen.¹³⁴ Montefiore Society was een hulporganisatie die in 1883 opgericht was om praktische en financiële hulp te bieden aan Joodse transmigranten uit Oost-Europa.¹³⁵ De Amerikaanse wetgeving had echter verboden dat emigranten financieel ondersteund werden door hulporganisaties.¹³⁶ Dit heeft de HAL niet weerhouden om Montefiore Society te benaderen voor financiële en praktische hulp bij het organiseren van de overtocht voor emigranten die niet genoeg geld hadden. In een krantenartikel van de Leeuwarder courant wordt verslag gedaan van de activiteiten van Montefiore Society: 'Sedert den aanvang dezes jaars werden door de vereeniging Montefiore te Rotterdam 2000 behoeftige passanten, meestal Russische emigranten, in staat gesteld het doel hunner reizen te bereiken. De uitgaven voor logies, voedsel en kleding en vervoer bedroegen ongeveer 10,000 gulden, waarvan alleen in de maand Juni aan de Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij een som van 5691 gulden moest betaald worden voor het vervoer van 1100 ongelukkigen. Deze uitgave werd vereischt, ten einde ophooping van landverhuizers

¹³¹ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 988, 27-5-1904; Ibidem, 21-6-1904; SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1123, 11-10-1904.

¹³² SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1123, 26-4-1906

¹³³ Feys, 'The battle for the migrants', 230; SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 988, 1-7-1904.

¹³⁴ *Leeuwarder Courant*, 03-11-1893, 2.

¹³⁵ Koren, Nederland als doorreisland, 30.

¹³⁶ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 995, Deportation of Golde Malken with six children, 7-8-1911.

in die gemeente te voorkomen, een maatregel, genomen in overleg met de stedelijke politie, die zich voorloopig met de expeditie der vreemdelingen welwillend heeft belast'.¹³⁷ Uit dit krantenbericht blijkt dat de HAL gebruik maakte van Montefiore Society bij de financiële en praktische ondersteuning van grote groepen emigranten. Daarnaast is het opvallend dat deze informatie in de krant vermeldt staat, wat er op wijst dat deze informatie waarschijnlijk wijdverbreid was. Tot slot geven de laatste zinnen uit dit krantenartikel een uniek inkijkje in het beleid van de HAL en hun samenwerking met de Rotterdamse autoriteiten en Montefiore Society. Het was in het belang van de lokale Rotterdamse overheid dat er geen groepen armlastige vreemdelingen zouden ophopen in Rotterdam en door middel van de diensten van Montefiore Society konden de emigranten zonder voldoende financiële middelen toch emigreren. De HAL profiteerde ook van deze constructie, aangezien de HAL nu personen kon vervoeren die anders niet genoeg geld gehad zouden hebben om de overtocht te betalen. Daarnaast maakten deze emigranten ook meer kans om toegelaten te worden tot de Verenigde Staten, wat zowel in het belang van de emigrant was, als van de HAL.

Naast gebruik te maken van de financiële middelen van familie, vrienden en hulporganisaties, vervoerde de HAL aan het einde van de negentiende eeuw ook risicovolle emigranten naar Baltimore, in plaats van naar New York. De immigratiebeambten van Baltimore stonden er om bekend dat zij de emigranten minder streng controleerden op de hoeveelheid landingsgeld die de passagiers in hun bezit hadden. Aan het einde van de negentiende eeuw werd de HAL-lijn van Rotterdam naar Baltimore opgeheven en hierdoor maakte de HAL weer meer gebruik van de diensten van Montefiore Society.¹³⁸

In de periode 1892-1897 trachtte de HAL voornamelijk haar goede reputatie te behouden tegenover zowel de Amerikaanse autoriteiten als tegenover (potentiële) emigranten. In de eerste plaats probeerde de HAL een goede reputatie te behouden in de Verenigde Staten door detentie en deportatie te voorkomen, door onder andere het HAL-hotel op te richten. Het belangrijkste motief om een goede reputatie te behouden tegenover de Amerikaanse autoriteiten, is zodat er geen nieuwe restrictieve wetgeving werd geïntroduceerd. Ten tweede probeerde de HAL ook haar reputatie bij de (potentiële) emigranten goed te houden, door emigranten financieel te faciliteren door organisaties als Montefiore, maar ook door klachten van gedeporteerde emigranten af te kopen. Geruchten van detentie, deportatie en klachten van passagiers waren schadelijk voor de kettigmigratie, aangezien het vermoeden zou kunnen ontstaan, dat de HAL geen goede diensten aanbood en er niet in slaagde om toegang tot de Verenigde Staten te garanderen. Het voorkomen van reputatieschade was voor de

¹³⁷ *Leeuwarder Courant*, 03-11-1893, 2.

¹³⁸ T. Feys, 'Prepaid tickets to ride to the New World: the New York Continental Conference and transatlantic steerage fares 1885-1895', (2008) Working Papers 8005, *Economic History Society*.

HAL geen doel op zichzelf, maar droeg bij aan de continuïteit van toestroom van emigranten naar Rotterdam en voorkwam meer restrictieve wetgeving in de Verenigde Staten.

1897-1914

De aanstelling van Terence Powderly als commissaris-generaal van Ellis Island in 1897 bracht verschillende veranderingen met zich mee.¹³⁹ Powderly richtte zich op een verscherping van de medische controles, zowel in de Verenigde Staten als in Europa, waar met name de Oost-Europese emigranten veel hinder van ervoeren. Na 1897 werd de chronische huidziekte favus, tegenwoordig 'hoofdzeer' genoemd, de voornaamste reden voor deportatie. De aandoening kwam met name voor bij jonge migranten, ongeacht etniciteit.¹⁴⁰ Om goed in te spelen op de verscherpte immigratiewetgeving en andere ontwikkelingen heeft de HAL haar beleid vanaf 1897 aangepast om zoveel mogelijk emigranten succesvol te kunnen blijven vervoeren.

Het controleren, selecteren en assisteren van migranten

Het risico van schadeloosstelling

Zoals eerder uiteengezet is, omzeilde de HAL de Amerikaanse immigratiewetgeving door hulporganisaties te laten betalen voor de overtocht van emigranten. De HAL nam daarnaast aan het einde van de negentiende eeuw ook grote risico's door emigranten te vervoeren die niet over voldoende financiële middelen beschikten of leden aan favus of trachoma. Wanneer vermoed werd dat een emigrant niet voldeed aan de Amerikaanse wetgeving, kon de HAL deze emigrant afwijzen in Rotterdam om detentie in en deportatie vanuit de Verenigde Staten te voorkomen. Vanaf 1897 koos de HAL er in veel gevallen voor om deze emigrant toch te vervoeren naar de Verenigde Staten. De HAL zag zich hiertoe genoodzaakt, omdat zij vanaf het einde van de jaren negentig van de negentiende eeuw steeds vaker aangeklaagd werd wegens contractbreuk als zij een emigrant met een prepaid-ticket weigerde te vervoeren.¹⁴¹ Prepaid-tickets waren gekocht door familieleden of vrienden in de Verenigde Staten waarmee Europese emigranten de oversteek van Europa naar de Verenigde Staten konden maken.¹⁴² Deze toename van aanklachten op deze grond zijn te verklaren door de toenemende invloed van de Joodse clientèle in de Verenigde Staten in deze periode. Zowel uit de literatuur als uit het bronnenmateriaal blijkt niet dat de HAL vóór 1897 aangeklaagd werd wegens contractbreuk en daarom kunnen we aannemen dat dit fenomeen zich pas voordeed aan het einde van de negentiende eeuw. Feys heeft aangestipt dat deze praktijk voorkwam bij de HAL, maar hij heeft niet geanalyseerd welke maatregelen de HAL hiertegen nam.¹⁴³

¹³⁹ Terence Powderly van commissaris-generaal van Ellis Island van 1897-1902.

¹⁴⁰ SAR, HAL Directie, 318.02, nr. 265, 16-11-1897; SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 988, 26-7-1904.

¹⁴¹ SAR, HAL Directie, 318.02, nr. 265, 16-11-1897; SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 221-226, 12-10-1897; Ibidem, 26-10-1897; Ibidem, 30-11-1897

¹⁴² Feys, 'Prepaid tickets to ride to the New World', 177.

¹⁴³ Feys, 'The battle for the migrants', 265-267.

Om schadeloosstellingskosten te voorkomen nam de HAL verschillende maatregelen. Zij trachtte te voorkomen dat de agenten tickets verkochten voor overtochten van emigranten die niet aan de Amerikaanse vereisten voldeden. De HAL kon alleen aansprakelijk worden gesteld voor contractbreuk als een emigrant een prepaid-ticket had en de HAL weigerde deze emigrant te vervoeren. Het was daarom cruciaal voor de HAL dat de agenten niet onevenredig veel risico's namen bij het verkopen van deze tickets. Ondanks de herhaaldelijke oproep aan de agentschappen om geen prepaid-tickets te verkopen voor overtochten van ongewenste emigranten, kwamen er toch emigranten aan in Rotterdam die leden aan favus of trachoma en/of niet voldoende geld hadden.¹⁴⁴ Wanneer dit het geval was, moest de HAL maatregelen nemen om contractbreuk te voorkomen. In veel gevallen betekende dit dat de HAL de ongewenste emigranten toch liet embarkeren. Daarnaast zette de HAL Montefiore Society en familieleden en vrienden van risicovolle emigranten in, om te voorkomen dat emigranten vanwege te weinig financiële middelen werden gedeporteerd vanuit de Verenigde Staten.¹⁴⁵ Wanneer financieel ondersteunde emigranten alsnog afgewezen werden, of emigranten werden afgewezen vanwege medische redenen, dan nam de hoofdagent in New York de volgende maatregelen.

De hoofdagent probeerde de afgewezen passagiers zo snel mogelijk te deporteren om hoge detentiekosten te voorkomen.¹⁴⁶ De kosten voor de terugtocht kwamen voor de rekening van de HAL, maar deze kosten waren relatief beperkt, in tegenstelling tot de schadeloosstelling die de HAL moest betalen wanneer zij werd aangeklaagd voor contractbreuk.¹⁴⁷ Wanneer familieleden en vrienden van een afgewezen emigrant wilden betalen voor de medische- en detentiekosten én er een aanzienlijke kans bestond dat de emigrant later alsnog toegelaten zou worden, dan had detentie de voorkeur boven deportatie.¹⁴⁸ Feys stelt dat immigratiebeambten geneigd waren om de afgewezen emigranten te detineren in plaats van meteen te deporteren, om negatieve media-aandacht over gescheiden families te voorkomen.¹⁴⁹

Aangezien detentie- en deportatiekosten hoog opliepen, probeerde de HAL deze kosten te verhalen op de emigranten in kwestie. Deze praktijk werd echter onwettig verklaard door de Amerikaanse autoriteiten, aangezien de scheepvaartmaatschappijen verantwoordelijk waren voor de controles van de emigranten. Wanneer een emigrant niet werd toegelaten moest de HAL daar de consequenties van dragen. De HAL heeft ook geprobeerd om de kosten voor afgewezen emigranten te verhalen op de agenten. De scheepvaartmaatschappijen konden hierover onderling niet tot

¹⁴⁴ SAR, HAL Directie, 318.02, nr. 264, *Hoofdagentschap New York*, 18-01-1895.

¹⁴⁵ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1142, 14-10-1904; *Leeuwarder Courant*, 03-11-1893, 2.

¹⁴⁶ Feys, 'The battle for the migrants', 265.

¹⁴⁷ Doop, *From east to west*, 25.

¹⁴⁸ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 221-226, 12-10-1897; *Ibidem*, 26-10-1897; *Ibidem*, 30-11-1897.

¹⁴⁹ Feys, 'The battle for the migrants', 265.

overeenstemming komen, waardoor de scheepvaartmaatschappijen geen blok vormden tegenover de agentschappen. Om deze reden heeft de HAL het streven naar het verhalen van kosten op de agenten uiteindelijk gestaakt, om te voorkomen dat de HAL een negatieve reputatie bij de agenten zou krijgen en dit tot een competitief nadeel zou leiden.¹⁵⁰

Aan het einde van de negentiende eeuw kwam er een einde aan de praktijk van de HAL om ongewensten te vervoeren om contractbreuk te voorkomen. De HAL-agent schrijft in 1897 aan de directie van de HAL: 'Indien wij nu dus favus lijders hier landen dan worden die lijders direct geretourneerd en wordt de carrier vervolgd overeenkomstig sectie 6 van de wet van 3 maart 1891 [...] De usance dat favuslijders hier op kosten van de stoomvaartlijnen verpleegd worden, is afgeschaft. Ze zullen direct worden teruggezonden. De HAPAG en Red Star hebben naar hunne maatschappijen gecabled om toch vooral geene favus lijders te vervoeren en ik moet U hetzelfde advies geven. Bovendien kunnen de lieden aan de Russische Grensstations en te Weenen reeds teruggezonden worden, zodat hun de kosten worden verlicht en ten slotte is die ziekte in elk geval goedkoper in Europa te genezen dan hier.'¹⁵¹ In 1898 lukte het de directie van de HAL ook om een clause toe te voegen aan de prepaid-tickets die moest voorkomen dat de HAL schadeloosstelling moest betalen vanwege contractbreuk.¹⁵² Hierdoor nam de noodzaak om ongewenste emigranten te vervoeren af, wat ook terug te zien is in het beleid van de HAL vanaf 1898.

Concluderend kan gesteld worden dat de HAL bij haar beleidsvorming omtrent het wel of niet vervoeren van ongewenste emigranten, de financiële consequenties en de impact voor haar reputatie heeft meegenomen. Wanneer de HAL weigerde om ongewenste emigranten vanuit Rotterdam te vervoeren, beschermde de HAL haar reputatie tegenover de Amerikaanse autoriteiten, maar maakte zij een grote kans om aangeklaagd te worden wegens contractbreuk vanuit de emigrant. Wanneer de HAL ervoor koos om een emigrant tóch te vervoeren, ondanks dat hij of zij niet voldeed aan de Amerikaanse immigratiebepalingen, bestond de kans dat de emigrant toegelaten zou worden tot de Verenigde Staten, na een periode van detentie, en de HAL hoefde bij een dergelijk geval geen schadeloosstelling en deportatiekosten te betalen. De HAL moest dan wel de detentiekosten betalen. Wanneer de HAL contractbreuk voorkwam, leed zij geen gezichtsverlies tegenover (potentiële) passagiers. Tegenover de Amerikaanse autoriteiten werd er bij het bewust vervoeren van ongewenste emigranten wel gezichtsverlies geleden, omdat de HAL geen adequate controles uitvoerde om ongewenste emigratie te voorkomen. De directie van de HAL heeft de risico's omtrent haar beleid afgewogen en geconcludeerd dat het voorkomen van schadeloosstellingskosten het gunstigst was in het bedrijfsbelang. Vanaf het moment dat schadeloosstelling niet meer mogelijk was door de

¹⁵⁰ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1123, 18-2-1914.

¹⁵¹ SAR, HAL Directie, 318.02, nr. 265, 16-11-1897.

¹⁵² SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1049, 'Geneeskundig onderzoek te Rotterdam', 1900-1920.

toevoeging van een clause in de passagierscontracten, heeft de HAL haar beleid aangepast. Hiertoe was zij ook genoodzaakt, aangezien het provoceren van de Amerikaanse autoriteiten niet zonder consequenties kon blijven, zoals uit de onderstaande paragraaf blijkt.

Verscherpte controle op besmettelijke ziekten

Onder het gezag van William Williams als commissaris-generaal van Ellis Island werden de boetes voor de scheepvaartmaatschappijen verhoogd.¹⁵³ Wanneer er een fout werd ontdekt op een passagiersmanifest, of als er ongewensten aan land werden gebracht, kon er aan de scheepvaartmaatschappij een boete opgelegd worden tussen de 100 en 500 dollar.¹⁵⁴ Daarnaast liet Williams de detentiekosten voor de scheepvaartmaatschappijen exorbitant hoog oplopen, door een snelle deportatie van emigranten te voorkomen.¹⁵⁵ Naar mate er meer passagiers met de oogziekte trachoma aan land werden gebracht, kwam de relatie van Williams met de scheepvaartmaatschappijen onder druk te staan.

Als reactie op de toename van trachoma-deportaties vanuit de Verenigde Staten, correspondeerde de directie van de HAL met haar hoofdagent, Johan Wierdsma in New-York over mogelijk oplossingen om deportaties af te laten nemen. Zo werd gediscussieerd over de aanstelling van een Amerikaanse arts voor de controles in Rotterdam: ' [...] we may mention the advantage of relief from further fines for the bringing here of diseased aliens, this, however, does not do away with the fact that the final decision in trachoma and favus cases remains here [in de Verenigde Staten]. A second advantage may be found in the reduction of expenses for medical examination of our different doctors in Rotterdam and Boulogne may be discontinued. On the other hand, to request the appointment of a US physician who is in absolute control of the medical examination of our passengers and whose word is final, as the lines individually and collectively have to pledge themselves to refuse passage to aliens who are rejected by the medical officer mentioned, is a matter which should be very seriously considered. Such a physician may prove to be a very difficult person to deal with and whose hints and suggestion will have to be acted upon. [...] Besides there is in our opinion a great danger in encouraging the US in their interference with immigration matters. If once a medical inspection, at present for contagious diseases only, is established and in the eyes of the US officials it should be pronounced a success, we are afraid that a further examination into the condition of immigrants is likely to follow, which may be extended far beyond the scope which was originally intended.'¹⁵⁶ Uit dit citaat komt naar voren dat de verschillende belangen van de HAL op gespannen voet met elkaar stonden. Enerzijds wilde de HAL gehoor geven aan de Amerikaanse immigratiebepalingen, maar

¹⁵³ William Williams was commissaris-generaal van Ellis Island van 1902-1905 en van 1909-1914.

¹⁵⁴ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 988, 30-4-1904.

¹⁵⁵ Feys, 'The battle for the migrants', 273.

¹⁵⁶ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 988, 26-7-1904.

anderzijds wil zij haar autoriteit niet verliezen om te bepalen welke emigranten er werden getransporteerd en welke niet. De HAL heeft er uiteindelijk niet voor gekozen om een Amerikaanse arts aan te stellen, maar heeft een eigen oogarts aangesteld in Rotterdam en in het controlestation Boulogne Sur Mer. Door de aanstelling van een oogarts in de controlestations en in Rotterdam konden gevallen van trachoma ontdekt worden en kon voorkomen worden dat deze passagiers naar de Verenigde Staten werden vervoerd. De directie van de HAL probeerde hiermee het risico op detentie en deportatie zoveel mogelijk te verkleinen, zonder dat zij haar bevoegdheid verloor.¹⁵⁷

De directie van de HAL schreef aan de artsen van de controlestations Boulogne Sur Mer en Rotterdam dat er vooral geen risico's genomen moesten worden bij het vervoeren van passagiers waarvan niet met zekerheid gezegd kon worden of zij 'aan trachoma of enige andere gevaarlijke, besmettelijke of afzichtelijke ziekte der oogen of leden leydende zijn'. Deze passagiers moesten in observatie gehouden worden tot met zekerheid gezegd kan worden welke aandoening het was. Als het geen ernstige aandoening was, moest op het manifest worden geschreven welke aandoening het was en benadrukt worden dat het geen trachoma was.¹⁵⁸

Naast dat er grootscheepse maatregelen werden genomen, zoals de aanstelling van speciale artsen, probeerde de HAL ook op de hoogte te blijven van de praktische uitvoering van de Amerikaanse immigratiewetgeving, zodat zij haar beleid hierop kon aanpassen. De hoofdagent stuurde regelmatig telegrammen naar de directie van de HAL met korte boodschappen, zoals: 'Er wordt op dit oogenblik sterk gelet op de naleving der wet van 1903, clause nine evident Tuberculosis'.¹⁵⁹ Deze berichten werden gestuurd zodat de artsen in Rotterdam extra alert waren op gevallen van tuberculose en deze passagiers ook uitgesloten konden worden van emigratie naar de Verenigde Staten. Met als doel om te voorkomen dat emigranten werden gedetineerd in en gedeporteerd vanuit de Verenigde Staten.

Controle van tweede-klasse passagiers

In 1904 schreef de hoofdagent van de HAL vanuit New York aan de directie van de HAL dat tweede-klasse passagiers in Rotterdam grondig gecontroleerd moesten worden, volgens dezelfde maatstaven als de derde-klasse passagiers. Deze oproep kwam na aanleiding van strenge controles van tweede-klasse passagiers op Ellis Island: 'As we have during the past months brought over many second cabin passengers who properly belonged in the third class, we would respectfully suggest that such passengers be examined as far as practicable in the same way as the third class travellers.'¹⁶⁰ De hoofdagent van de HAL gaf aan dat de controles van de tweede-klasse passagiers in Rotterdam noodzakelijk waren, omdat tuberculose (tbc) patiënten geneigd waren om tweede-klasse te reizen in

¹⁵⁷ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 798, 18-12-1903.

¹⁵⁸ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 798, 4-1-1904.

¹⁵⁹ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 988, 'Telegram van de hoofdagent aan de directie van de HAL', 1904.

¹⁶⁰ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 988, 8-4-1904

plaats van derde-klasse.¹⁶¹ Ook in een andere brief worden emigranten afgeschilderd als degenen die de Amerikaanse immigratiewetgeving probeerden te omzeilen, door te stellen dat 'terugwijzing zonder uitzondering aan de passagier zelf te wijten is, die daartoe door onjuiste opgaven aanleiding heeft gegeven'.¹⁶² Uit deze bronnen blijkt dat de HAL op de hoogte was van het omzeilen van de Amerikaanse migratiecontroles door middel van tweede-klasse vervoer. Er wordt in deze bronnen gesuggereerd dat de omzeiling van de immigratiewetgeving op initiatief van de emigrant gebeurde, maar uit het onderzoek van Feys blijkt echter dat de agentschappen tweede-klasse tickets aanprezen aan risicoplopende derde-klasse passagiers. Ondanks het feit dat een tweede-klasse ticket wel 10 dollar duurder was dan een derde-klasse-ticket, was het een veel gebruikte manier om de Amerikaanse immigratiecontroles te omzeilen.¹⁶³ Data die ons het aantal gedeporteerden tonen, laten zien dat het risico om als derde-klasse passagier gedeporteerd te worden vele malen hoger was dan wanneer er tweede-klasse werd gereisd.¹⁶⁴ Op basis van het bronnenmateriaal kunnen we stellen dat de HAL waarschijnlijk geen tweede-klasse tickets verkocht aan derde-klasse emigranten, maar dat de agenten deze omzeilingspraktijk toepasten. De hoofdagent wijst niet op het beëindigen van deze praktijk, maar stelt dat de tweede-klasse emigranten op dezelfde wijze gecontroleerd moeten worden als de derde-klasse passagiers. Door strengere controles toe te passen op de tweede-klasse passagiers in Rotterdam, konden ongewenste emigranten alsnog getraceerd worden en in Rotterdam worden afgewezen.

Verscherpte controle op geldmiddelen

Een andere maatregel van Williams was de introductie van een financiële test om alle immigranten die minder dan 10 dollar bezaten te detineren. Alhoewel emigranten eerder al werden gecontroleerd op de hoeveelheid geld die zij bezaten, werd er nu een minimumvereiste aan het landingsgeld ingesteld. Het bezit van tien dollar was echter geen garantie op toelating tot de Verenigde Staten, aangezien de immigratiebeambten per individueel geval beoordeelden of de emigrant toegelaten kon worden. Aangezien emigranten bij aankomst in de Verenigde Staten gemiddeld \$5.50 bezaten in 1902, moest de HAL maatregelen nemen om een sterke toename van deportaties te voorkomen.¹⁶⁵ De HAL handelde hierbij op dezelfde wijze als eerder uiteengezet. Zij berichtte haar agenten dat alle emigranten over voldoende geld moesten beschikken.¹⁶⁶ Het volgende citaat laat dit zien: 'Wij verzoeken u nogmaals dringend het als uw ernstige plicht te beschouwen alle passagiers, die zich tot

¹⁶¹ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 988, 2-5-1904.

¹⁶² SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 798, 5-1-1904.

¹⁶³ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1123, 18-2-1914; Feys, 'The battle for the migrants', 232.

¹⁶⁴ Feys, 'The battle for the migrants', 232.

¹⁶⁵ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 988, 28-5-1904.

¹⁶⁶ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 988, 28-5-1904; SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1442, 19-8-1913; SAR, HAL Passage, nr. 1123, 12-1-1911.

het verkrijgen van inlichtingen over de reis tot u wenden, er op opmerkzaam te maken, dat wanneer hunne middelen hen niet in staat stellen aan de bovengenoemde voorwaarden te voldoen, zij groot gevaar lopen teruggezonden te worden en hun geld voor niets uit te geven.¹⁶⁷ Ondanks verscheidene oproepen aan de agentschappen om geen emigranten te boeken die niet de beschikking hadden over voldoende financiële middelen, werden er grote aantallen emigranten gedetineerd op Ellis Island, omdat zij te weinig geld hadden.¹⁶⁸ Een van de belangrijkste redenen hiervoor, was omdat de immigratiebeambten in de Verenigde Staten per individueel geval beoordeelden of de emigrant voldoende geld had. Dit komt ook terug in een brief van de HAL aan haar agentschappen: 'Het juiste bedrag te noemen, dat moet worden meegenomen, is onmogelijk, omdat, reeds gezegd, dienaangaande geen bepaalde voorschriften bestaan en de Amerikaansche Autoriteiten ieder geval als op zichzelf staande beschouwen. Hoe grootter intusschen het bedrag is dat de passagier meeneemt, des te beter, zodat het raadzaam is bij aankomst de vrije beschikking te hebben over al het geld, dat men het zijne mag noemen.'¹⁶⁹

Door de agenten er ernstig op te wijzen dat de emigranten over voldoende geld moesten beschikken voor hun overtocht, probeerde de HAL deportaties vanuit de Verenigde Staten te voorkomen. Wanneer er echter toch emigranten aankwamen in Rotterdam waarvan met grote zekerheid gezegd kon worden dat zij zouden worden gedeporteerd vanuit de Verenigde Staten, omdat zij niet over voldoende geld beschikten, assisteerde de HAL deze emigranten. Daarnaast maakte de HAL ook in de twintigste eeuw gebruik van de diensten van Montefiore Society, wat blijkt uit het volgende:

In 1911 werd de Russische mevrouw Golde Malken met haar zes kinderen niet toegelaten tot de Verenigde Staten, omdat hun overtocht betaald was door Montefiore Society. De man van Golde Malken was al in de Verenigde Staten en zou in staat zijn om Golde en de kinderen te onderhouden. De HAL vocht de beslissing van de immigratieautoriteiten aan, maar dit was zonder succes. In een brief van de hoofdagent van New York aan de directie van de HAL wordt het volgende geschreven: 'The inspector have the law in their favour, as it is distinctly stated in Section 2 of the Immigration Act that it must be shown that such tickets or passage was not paid for by any Corporation, Association, Society, etc. either directly, although the law evidently was never made to apply on a similar case. As you will please notice from the Minutes the immediate cause of deportation was this fact, and it may be advisable to call your attention to these circumstances whenever a similar case should come before you, to take action accordingly.'¹⁷⁰ Naar aanleiding van de ongunstige uitkomst van deze rechtszaak en

¹⁶⁷ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1123, 26-4-1906; Ibidem, 11-10-1904.

¹⁶⁸ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 988, 10-6-1904.

¹⁶⁹ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1123, 11-10-1904.

¹⁷⁰ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 995, Deportation of Golde Malken with six children, 7-8-1911.

alle financiële gevolgen die dit had voor de HAL, werd opgeroepen om in het vervolg geen anderen te laten betalen voor de overtocht van passagiers. Aangezien uit het bronnenmateriaal blijkt dat deze praktijk tot de jaren twintig voortduurde, kunnen we concluderen dat er geen gehoor is gegeven aan de oproep van de hoofdagent.¹⁷¹

Willekeurige controles Amerikaanse beampten

De praktische uitwerking van de Amerikaanse immigratiewetgeving bij de controles van immigranten in Ellis Island was voor een groot gedeelte afhankelijk van de commissaris-generaal die de scepter voerde over het controlestation. Uit de literatuur en de bronnen is gebleken dat de Amerikaanse immigratiebeampten er vaak een arbitrair selectiesysteem op na hielden.¹⁷² Dit blijkt ook uit de volgende bron, waarbij Bala Berger gedeporteerd werd vanwege een mentale afwijking. De directie van de HAL schrijft aan de hoofdagent in New York over deze jongen het volgende: 'The mental condition of this 'lunatic' arrival here was such, that already yesterday he was dismissed from the hospital and was allowed to continue his voyage home, an attendant not being considered necessary, as according to the verdict of the doctors his mental state was quite normal'.¹⁷³ De HAL liet haar gedeporteerden bij aankomst in Rotterdam in het ziekenhuis onderzoeken, om te achterhalen of de deportatie gegrond was. Wanneer dit niet het geval was, werden er medische certificaten opgestuurd vanuit Rotterdam naar New York, om het vonnis aan te vechten en de detentiekosten en boetes terug te vorderen. Of dit met succes gebeurde blijkt niet uit het bronnenmateriaal.¹⁷⁴

Aangezien de scheepvaartmaatschappijen niet blind konden varen op de Amerikaanse immigratiewetgeving, nam de HAL mogelijk veel risico's bij het vervoeren van ongewensten naar de Verenigde Staten. In bepaalde gevallen was het lastig in de schatten voor de HAL of een emigrant zou worden toegelaten of niet en aangezien dit afhing van de immigratiebeampte, werd er mogelijk toch gekozen om de passagier te vervoeren.

Aan het einde van de negentiende eeuw nam de HAL grote reputatierisico's door actief ongewensten te vervoeren naar de Verenigde Staten, om op die manier schadeloosstellingskosten te voorkomen. Het beleid van de HAL was tijdens deze periode gericht op het voorkomen van financiële verliezen. Daarnaast kon de HAL door middel van deze maatregelen haar goede reputatie behouden tegenover de emigranten, omdat zij hiermee aantoonde dat zij een betrouwbare maatschappij waren die geen contractbreuk pleegde. De HAL verloor door haar handelen het vertrouwen van de

¹⁷¹ SAR, HAL Passage, 318.03, nr. 93, 13-12-1921.

¹⁷² Baynton, 'Defectives in the land'; Feys, 'The battle for the migrants', 224.

¹⁷³ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 853, 19-12-1907.

¹⁷⁴ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 853, 10-1-1908.

Amerikaanse autoriteiten, wat resulteerde in de implementatie van nieuwe immigratiewetgeving aan het begin van de twintigste eeuw. Als reactie hierop, nam de HAL minder reputatierisico's bij het vervoeren van emigranten met ziektes. De HAL heeft in de twintigste eeuw met name veel risico's genomen door migranten financieel te laten ondersteunen door Montefiore Society. Wanneer de migranten financieel ondersteund werden door Montefiore Society, was de kans groot dat de immigratieautoriteiten hier niet achter kwamen, wat gebleken is uit het bronnenmateriaal.¹⁷⁵ Op deze manier kon de HAL derde-klasse emigranten vervoeren die anders niet genoeg financiële middelen gehad zouden hebben voor de overtocht en hiermee haar goede reputatie tegenover deze emigranten behouden. Door het vervoeren van emigranten die financieel ondersteund werden door een organisatie, liep de HAL wel het risico dat deze praktijk naar buiten zou komen waardoor de reputatie tegenover de Verenigde Staten bezoedeld zou worden. Uit het bronnenmateriaal blijkt echter dat deze praktijk in 1911 pas ontdekt werd door de Amerikaanse autoriteiten.

In het volgende hoofdstuk zal uiteengezet worden hoe het emigratieverkeer, en de rol van de HAL hierin, zich heeft ontwikkeld na het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog.

¹⁷⁵ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 995, *Deportation of Golde Malken with six children*, 7-8-1911.

Hoofdstuk 4: 1915-1930

De Eerste Wereldoorlog betekende een definitief keerpunt in het trans-Atlantische migratieverkeer. Zij vormde de aanleiding voor identiteitscontroles en beperkende immigratiemaatregelen, waardoor het migratieverkeer tijdens de oorlog bijna stil kwam te liggen.¹⁷⁶ Het ten einde komen van de oorlog resulteerde niet in een herstel van de Europese migratie tot vooroorlogs-niveau. Door de introductie van nieuwe restrictieve maatregelen, in de vorm van quotawetgeving, legde de Verenigde Staten de trans-Atlantische migratie in de jaren twintig zo goed als aan banden. Deze wetgeving had niet alleen gevolgen voor de omvang van de migratie, maar transformeerde de rol van de HAL in zoverre dat zij niet meer verantwoordelijk werd voor de selectie van en controle op emigranten. In deze epiloog zal uiteengezet worden hoe het migratieverkeer veranderde vanaf de Eerste Wereldoorlog en hoe de HAL daarmee een andere rol ging vervullen.

Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog had grote gevolgen voor het trans-Atlantische verkeer. De Europese schepen werden niet langer ingezet voor het personen- of goederenvervoer, maar voor de oorlog, met als gevolg dat de aanvoer van Europese arbeidskrachten naar de Verenigde Staten fors afnam. Terwijl het immigratiegetal van de Verenigde Staten in 1914 nog 1.053.391 was, daalde dit tot 197.919 in 1915.¹⁷⁷

Een grote groep Amerikaanse immigranten sympathiseerden tijdens de oorlog met het land van herkomst en dit leidde tot een exodus van arbeiders vanuit Amerika naar Europa in de periode 1915-1922. De groep bestond voornamelijk uit mannen die aan de vooravond van de oorlog vanuit de Balkan naar Amerika waren geëmigreerd en nu gehoor gaven aan de mobilisatieoproep. De HAL nam hierop maatregelen, door tickets naar Europa te weigeren aan mannelijke Duitsers, Oostenrijk-Hongaren en Oostenrijkers, omdat zij het risico liepen om in Engeland of Frankrijk gevangen te worden genomen.¹⁷⁸ De onzekerheid in de Verenigde Staten over de loyaliteit van immigranten uitte zich in de opkomst van een zogenaamd 'Americanism'. Personen met een Duitse of Oostenrijk-Hongaarse afkomst, waaronder Joden, werden het mikpunt van haat wat zich manifesteerde in rellen en plunderingen. Eén van de gevolgen van dit xenofobe-klimaat was de introductie van de geletterdheidstest in 1916. Elke immigrant moest kunnen lezen in minstens één taal, ongeacht welke taal dat was. Voor de HAL was de geletterdheidstest een ingrijpende maatregel die een grote impact zou hebben op het vervoer van derde-klasse passagiers. Niet lang na de implementatie van de geletterdheidstest van 1916 werd de immigratie naar de Verenigde Staten volledig aan banden gelegd,

¹⁷⁶ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1442, 'Maintenance charges of aliens certified for deportation', 29-6-1917; Ibidem, 20-11-1917.

¹⁷⁷ Zolberg, *A nation by design*, 238.

¹⁷⁸ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1123, 'Holland America Line regulation (outbreak of the war)', 1-7-1915.

zolang de oorlog voort zou duren.¹⁷⁹ De implementatie van verschillende immigratierestricties ging gepaard met een retoriek die verklaarde dat de Verenigde Staten niet langer een immigratieland zou zijn, zoals zij dat eeuwenlang was geweest. Door de zogenoemde 'great migration' van zwarte Amerikaanse *sharecroppers* vanuit het zuiden naar het industriële noorden, was er ook minder noodzaak voor arbeidsmigratie vanuit Europa.

Na de Eerste Wereldoorlog leek het trans-Atlantische migratieverkeer zich weer te herstellen tot het vooroorlogs niveau. De demobilisatie van een hele generatie jong volwassen mannen, een vluchtelingen crisis, in een tijdperk van grote economische problemen waren een voedingsbodem voor massale emigratie vanuit Europa naar de Verenigde Staten. Daarnaast zorgde de uitbraak van de Russische revolutie voor politieke vluchtelingen en anarchisten. Rondreizende anarchisten en dodelijke epidemieën werden na de Eerste Wereldoorlog gezien als nieuwe vijand, waar strenge maatregelen tegen genomen moesten worden.

Eén van die epidemieën was de Spaanse griep. Zij verspreidde zich vanuit de Verenigde Staten richting West-Europa en vervolgens over de rest van de wereld. Deze ziekte wordt ook wel gezien als de dodelijkste in de moderne geschiedenis. Naast de Spaanse griep heerste er in Europa ook een tyfusepidemie, die ontstaan was aan het begin van de Eerste Wereldoorlog aan het Oostelijke front in Servië. Aan het begin van de twintigste eeuw hadden medici ontdekt dat luizen ziektes over konden brengen op mensen. Om verspreiding en besmetting met tyfus te voorkomen werden soldaten aan het westelijke front ontluisd in ontluisingsstations.¹⁸⁰ Ook emigranten uit Oost-Europa moesten door middel van deze behandeling gedesinfecteerd worden in de Europese havens en aan de landsgrenzen.¹⁸¹ In Nederland werd er in 1920 een ontluisingsstation geopend bij Oldenzaal. Naast dat de HAL migrantencontroles uitvoerde in dit grensstation, werden alle passagiers nogmaals gecontroleerd op cholera, tyfus en de Spaanse griep in de Rotterdamse haven.¹⁸²

De zomer van 1920 betekende de start van een zware recessie. Deze recessie zou duren tot 1922 en vormde de aanleiding voor de introductie van de Emergency Act van 1921.¹⁸³ Hiermee kwam er een definitief einde aan het *laissez-faire*-tijdperk. Vanaf dit moment mocht er nog maar 3 procent van een bepaalde nationaliteit die in Amerika woonde, worden toegelaten tot de Verenigde Staten. De gekozen formulering benadeelde met name de potentiële emigranten uit Oost- en Zuid-Europa. Het quotasysteem reguleerde het migratieverkeer op een nieuwe manier, door mensen op basis van

¹⁷⁹ Zolberg, *A nation by design*, 241.

¹⁸⁰ Koren, *Nederland als doorreisland*, 39.

¹⁸¹ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1094, 23-7-1918; *Ibidem*, nr. 1442; SAR, HAL Directie, 318.01, nr. 1025, 'Geneeskundig onderzoek van transmigranten aan de grens', 7-9-1918.

¹⁸² Koren, *Nederland als doorreisland*, 45-47.

¹⁸³ Zolberg, *A nation by design*, 252.

nationaliteit uit te sluiten.¹⁸⁴ De uitvoering van deze wetgeving werd uitbesteed aan de scheepvaartmaatschappijen, zonder dat er een systeem was opgezet voor het handhaven van de quota's per nationaliteit. De scheepvaartmaatschappijen waren niet toegerust om de quota's per nationaliteit bij te houden voorafgaand aan het vertrek van emigranten naar de Verenigde Staten. De enige manier waarop dit systeem gehandhaafd kon worden was door de quota's bij te houden aan de Amerikaanse grenzen. Doordat het immigratiesysteem nog niet op orde was, deden zich gevallen voor waarbij immigranten met een visum toch werden geweigerd aan de Amerikaanse grenzen, omdat het quotum al was verstreken. De scheepvaartmaatschappijen besloten samen te werken in het organiseren en uitvoeren van het quotabeleid, door passagiersinformatie te delen.¹⁸⁵ In een brief van de HAL aan de Trans-Atlantic Passenger Conference wordt geschreven over de beperkingen van de scheepvaartmaatschappijen om de Emergency Act van 1921 uit te voeren: 'It was evident from the beginning that they [de scheepvaartmaatschappijen] could never think of hitting upon an entirely satisfactory system, because of the fact that they did not and do not have the cooperation of all transportation companies involved in the conveyance of the emigrants to the United States, including the railroads, and because they lack the authority to make such transportation companies conform themselves to the control required under the circumstances'.¹⁸⁶

De quotawet van 1924 was nog restrictiever van aard dan de Emergency Act van 1921. Hiermee werd de Emergency wet, die bedoeld was als tijdelijke maatregel, omgezet naar een permanent restrictiebeleid. Ook het visa en paspoortbeleid wat in eerste instantie was geïntroduceerd als noodmaatregel tijdens de oorlog, werd gecontinueerd. De quotawet van 1924 gaf de Verenigde Staten de mogelijkheid om het 'remote border' beleid in eigen hand te nemen.¹⁸⁷

Voor een effectieve uitvoering van de quotawetgeving was het nodig dat een omvattend bureaucratisch apparaat werd opgericht in Europa. De nieuwe wet vereiste dat de meest gewenste immigranten werden geselecteerd uit een groot aantal aanmeldingen. Daarnaast moesten de aanmeldingspapieren van allen worden bewaard, zodat anderen zouden kunnen emigreren op een later moment. Er moest een formeel verschil worden aangebracht tussen 'bezoekers' en 'emigranten', waarbij mazen moesten worden gedicht, zodat migratie voorkomen kon worden door een bezoek aan de Verenigde Staten te verlengen. Zolberg laat zien dat de quotawetgeving succesvol was in het terugdringen van immigratiecijfers. Voor West-Europa was de ratio tussen vraag en aanbod circa 3 tot 1 en voor Zuid- en Oost-Europa circa 78 tot 1. Om de quotawetgeving goed uit te kunnen voeren was er een visasysteem nodig, waarbij de emigranten werden gecontroleerd op toelaatbaarheid in het land

¹⁸⁴ Koren, Nederland als doorreisland, 34; Zolberg, *A nation by design*, 243-267.

¹⁸⁵ Feys, 'Bounding mass migration', 94.

¹⁸⁶ SAR, HAL, 318.04, nr. 1442, 'Operation of U.S. Immigration Law', 10-3-1922.

¹⁸⁷ Feys, 'Bounding mass migration', 94.

van herkomst. De Amerikaanse autoriteiten werden verantwoordelijk voor het uitgeven van deze visa en hiermee ook voor de uitvoering van de migrantencontroles. De scheepvaartmaatschappijen waren een voorstander van het laten plaatsvinden van immigranteninspecties voorafgaand aan het verstrekken van visa. Hierdoor zouden zij niet langer aansprakelijk zijn voor het overtreden van de immigratiewetgeving en dit zou deportatie en detentiekosten en boetes significant doen dalen. De scheepvaartmaatschappijen werden alleen nog verantwoordelijk gehouden voor de controles op de visa.¹⁸⁸

De scheepvaartmaatschappijen werden, naast de potentiële immigranten, het meest negatief beïnvloed werden door de quota-wetgeving, aangezien zij een abrupte afname zagen van hun derde-klasse vervoer. Door deze wetgeving was de rol van de scheepvaartmaatschappijen nagenoeg uitgespeeld in de jaren twintig. De forse afname van het migratieverkeer naar de Verenigde Staten maakte dat de scheepvaartmaatschappijen nieuwe plannen ontwikkelden om lege scheepsruimte op te vullen en hun winstgevendheid te vergroten. De HAL bood vanaf de jaren twintig een betaalbare toeristenklasse aan, voornamelijk voor het vervoer van Amerikaanse studenten met hun onderwijzers naar Europa.¹⁸⁹ Uit het bronnenmateriaal blijkt dat er veel discussie was over de toeristenklasse, aangezien de HAL de derde-klasse passagiers en de toeristen niet afgescheiden van elkaar vervoerde. Het gescheiden vervoer was noodzakelijk, aangezien de derde-klasse passagiers werden gezien als onhygiënisch en hierdoor met strengere medische en hygiëne controles te maken kregen dan de toeristen. Er wordt heel degenererend en discriminerend gesproken over de derde-klasse emigranten en ze worden aangeduid met 'inferior types of passengers', in tegenstelling tot de toeristen die 'good sanitary type of persons' worden genoemd.¹⁹⁰

Naast het transporteren van toeristen, begon de HAL in de jaren twintig ook tickets aan te bieden voor bestemmingen zoals Cuba. Emigranten die niet in aanmerking kwamen voor emigratie naar de Verenigde Staten, vanwege fysieke of mentale beperkingen of vanwege de quotawetgeving, konden na een verblijf van vijf jaar in Cuba aanspraak maken op Amerikaans burgerschap. Op deze manier trachtte de HAL de Amerikaanse quotawetgeving te omzeilen en winstgevend te blijven in de jaren twintig.¹⁹¹

Door de beurskrach in New York, met als gevolg de Grote Depressie, werd de emigratie naar de Verenigde Staten nog verder beperkt en uiteindelijk tijdelijk stopgezet. Deze maatregelen achtte de Verenigde Staten noodzakelijk om de eigen economie en arbeiders te beschermen. Toen de vraag naar arbeidskrachten weer toenam, werd dit voornamelijk opgevuld door de migratie van zwarten vanuit

¹⁸⁸ Zolberg, *A nation by design*, 264.

¹⁸⁹ Zolberg, *A nation by design*, 267.

¹⁹⁰ SAR, HAL Passage, 318.04, nr. 1448, 'Segregation of third class and tourists', 16-12-1926.

¹⁹¹ Feys, *Mass migration across the Atlantic*, 95.

het zuiden naar het industriële westen, waardoor arbeidsmigratie vanuit Europa naar de Verenigde Staten minder noodzakelijk bleef.¹⁹²

De Eerste Wereldoorlog gaf de doodsteek aan het trans-Atlantische migratieverkeer. Door toenemende immigratierestricties werd de rol van de HAL marginaal. Zij speelden alleen in de periode 1918-1924 een rol in de controles op emigranten. In de jaren na de Eerste Wereldoorlog was een grondige keuring van emigranten van groot belang, aangezien anarchisten en emigranten met ziektes uitgesloten moesten worden voor migratie naar de Verenigde Staten. De introductie van de quotawet van 1921 maakte dat de scheepvaartmaatschappijen een belangrijke rol kregen in het uitvoeren van deze wetgeving. Maar vanaf 1924 speelde de HAL niet meer dan een marginale rol in het controleren van migranten, aangezien de HAL alleen de visacontroles uitvoerde.

¹⁹² Zolberg, *A nation by design*, 268-269.

Hoofdstuk 5: Conclusie

In dit onderzoek is getracht antwoord te geven op de vraag of de HAL risico's heeft genomen bij het vervoeren van ongewenste emigranten van Europa naar de Verenigde Staten in de periode 1880-1914.

Vanwege het Amerikaanse *remote border control* beleid was de HAL verantwoordelijk voor de beoordeling van de emigranten op toelaatbaarheid. In de praktijk maakte de HAL hierdoor onderdeel uit van het Amerikaanse immigratieapparaat. Deze verantwoordelijkheid van de HAL leidde enerzijds tot (financiële) consequenties wanneer de HAL emigranten transporteerde die niet werden toegelaten tot de Verenigde Staten. Anderzijds bood deze sleutelpositie kansen, aangezien de HAL goed op de hoogte was van de immigratiewetgeving en zij hierdoor haar beleid op dusdanige wijze kon aanpassen aan de Amerikaanse beleidspraktijk, dat zij hier het meeste voordeel uit haalde.

Als antwoord op de onderzoeksvraag kan niet zonder meer gesteld worden dat de HAL wel of geen risico's nam, aangezien de beleidsvorming van de HAL gebaseerd was op het afwegen van verschillende belangen. De belangen van de HAL waren het behouden van een goede reputatie tegenover de Amerikaanse en Nederlandse autoriteiten en tegenover potentiële emigranten. Naast het reputatiebelang was winstmaximalisatie, door het vervoeren van zoveel mogelijk passagiers en het voorkomen van onkosten, tevens een groot belang van de HAL. De belangen van de HAL waren onderling niet altijd congruent en soms zelfs conflicterend. In veel gevallen was het niet mogelijk voor de HAL om alle belangen even sterk te behartigen. Ook veranderde het beleid in de onderzoeksperiode 1880-1914 regelmatig, omdat de HAL voortdurend moest reageren op ontwikkelingen in de Amerikaanse wetgeving, en op andere exogene factoren zoals epidemieën en veranderende emigratiestromen. Omdat de HAL meerdere belangen moest behartigen en omdat de HAL voortdurend moest anticiperen op exogene factoren, nam de HAL voornamelijk risico's met de belangen die op dat moment de minst negatieve consequenties hadden. Er kan dus worden gesteld dat de HAL weldegelijk risico's nam, echter waren dit vaak weloverwogen beleidskeuzes, die de verschillende bedrijfsbelangen dienden. Daarnaast kunnen er een viertal specifiekere conclusies worden getrokken. In de eerste plaats heeft de HAL bij haar belangenafweging aangaande het vervoer van emigranten zonder voldoende financiële middelen voornamelijk gehandeld in het belang van winstmaximalisatie en het behouden van een goede reputatie tegenover potentiële emigranten en de Rotterdamse autoriteiten. Zij heeft dit onder andere gedaan door emigranten te assisteren, door middel van de controle-afdeling die bijvoorbeeld familieleden aanschreven. Daarnaast heeft de HAL gebruik gemaakt van Montefiore Society, zodat emigranten zonder voldoende financiële middelen toch de overtocht konden maken en hierdoor ook een grotere kans maakten om toegelaten te worden tot de Verenigde Staten. Het risico op detentiekosten en boetes werd hierdoor sterk verminderd,

aangezien de kans gering was dat de praktijk van het door derden laten betalen ontdekt werd. De HAL heeft door middel van haar beleid aangaande financieel afhankelijke emigranten ook voorkomen dat zij de Rotterdamse autoriteiten provoceerde, aangezien de HAL voorkwam dat er arme transmigranten achterbleven in Rotterdam.

In de tweede plaats kan gesteld worden dat de HAL op het gebied van migranten met een fysieke of mentale beperking nauwelijks risico's nam. De maatregelen die de HAL nam aangaande deze emigranten zijn subtieler en in veel gevallen ook niet te classificeren als wetsomzeiling, aangezien de HAL met dit beleid binnen de grenzen van de Amerikaanse wetgeving bleef. De HAL trachtte om zoveel mogelijk passagiers te vervoeren, door de zieke passagiers door een arts te laten behandelen in het HAL-hotel, in de hoop dat zij later alsnog zouden kunnen emigreren. Daarnaast werden in sommige gevallen de passagiersmanifesten aanpast om de toelaatbaarheid van de emigranten te vergroten. Wanneer een aandoening niet te genezen was, werd de emigrant vanuit Rotterdam gedeporteerd. Het verschil in beleid van de HAL op het gebied van emigranten zonder voldoende financiële middelen en emigranten met aandoeningen, valt te verklaren doordat het eenvoudiger was om een tekort aan financiële middelen op te lossen, dan dat een ongeneselijke aandoening verbloemt kon worden. Mogelijk werden er wel risico's genomen met het vervoer van fysiek en mentaal ongewensten, maar werden deze risico's vooral door de agenten genomen, die fysiek en mentaal ongewenste emigranten een tweede-klasse ticket verkochten waardoor zij bij aankomst in de Verenigde Staten minder streng gecontroleerd werden. Het beleid van de HAL aangaande fysiek en mentaal ongewensten, was dat zij niet werden getransporteerd naar de Verenigde Staten, maar werden gedeporteerd vanuit Rotterdam. Hiermee diende de HAL haar financiële belangen, aangezien emigranten met een fysieke of mentale afwijking een grote kans liepen om gedetineerd en gedeporteerd te worden. Daarnaast diende dit beleid de reputatie van de HAL bij de Amerikaanse immigratieautoriteiten, aangezien de HAL voorkwam dat er fysiek- en mentaal zieken naar de Verenigde Staten werden vervoerd. Een uitzondering op dit beleid vond plaats aan het einde van de negentiende eeuw, waarbij fysiek en mentaal ongewensten werden vervoerd om schadeloosstellingskosten te voorkomen. Tijdens deze periode wogen de financiële belangen en het behouden van een goede reputatie tegenover de potentiële emigranten zwaarder, dan het behouden van een goede reputatie tegenover de Amerikaanse autoriteiten.

In de derde plaats kan geconcludeerd worden dat de Amerikaanse wetgeving en de praktische uitwerking hiervan mogelijk invloed heeft gehad op de belangenafweging van de HAL. Aangezien Russische emigranten regelmatig te maken kregen met een arbitraire toepassing van de immigratiewetgeving, was het voor de HAL niet eenvoudig om de emigratie van passagiers te laten slagen. Mogelijk heeft de HAL juist risico's genomen bij het vervoeren van ongewenste personen, aangezien er in veel gevallen niet vooraf gezegd kon worden of de emigrant zou worden toegelaten of

zou worden afgewezen. Aangezien maar een klein percentage van de emigranten werd afgewezen in de Verenigde Staten, zou het aannemelijk zijn dat de HAL risico's nam bij de twijfelgevallen.

In de vierde plaats kan geconcludeerd worden dat de HAL vaak gedwongen werd om bepaalde beleidskeuzes te maken, omdat zij de gevolgen moest dragen van de keuzes van de agentschappen. Het handelen van de agentschappen was zowel in het voordeel als in het nadeel van de HAL. Zo omzeilden de agentschappen actief de Amerikaanse immigratiewetgeving door bijvoorbeeld ongewenste derde-klasse passagiers een tweede-klasse ticket te verstrekken. De HAL profiteerde hiervan, aangezien de HAL hierdoor weinig risico liep en er wel tweede-klasse tickets werden verkocht. Anderzijds moest de HAL, in het geval dat een emigrant niet werd toegelaten tot de Verenigde Staten, de detentiekosten en de boetes betalen, terwijl de agent in sommige gevallen grote risico's had genomen door ongewenste emigranten te boeken.

Dit onderzoek heeft door haar longitudinaal-perspectief, inzicht verschaft in de beleidspraktijk van de HAL. Hieruit is gebleken dat de HAL zich continu aanpaste aan de verschillende actoren binnen het migratieverkeer. Als onderdeel van het *remote border control* beleid van de Amerikaanse overheid werd de HAL ook geacht zich snel aan te passen. Deze flexibiliteit heeft de HAL gebruikt door bij elke verandering de beleidskeuzes te maken die voor de HAL de minst negatieve (financiële) gevolgen had, voor de korte en lange termijn. In het migratieonderzoek is er weinig oog voor deze flexibiliteit van de scheepvaartmaatschappijen, waardoor dit onderzoek een nieuw perspectief biedt op de relatie tussen de HAL, de Amerikaanse autoriteiten, de agentschappen, (potentiële) migranten en maatschappelijke organisaties. Dit onderzoek heeft uitgewezen dat de relatie van de HAL met andere actoren complex van aard was, waarbij er veel verschillende belangen meespeelden. In dit onderzoek is er geen verband ontdekt tussen de concurrerende scheepvaartmaatschappijen, en dan met name de NDLV, en de HAL bij het beleidsvormingsproces aangaande het vervoer van ongewenste emigranten. Bij vervolgonderzoek naar de verschillen en overeenkomsten tussen het risicobeleid van de HAL en andere scheepvaartmaatschappijen, zou duidelijkheid verschaft kunnen worden over de mate waarin het beleid van de HAL uniek was en het beleid van de maatschappijen invloed hadden op elkaar. Daarnaast zou er meer onderzoek gedaan kunnen worden naar de rol van maatschappelijke organisaties, zoals Montefiore Society, in het migratieverkeer.

Afkortingenlijst

HAL, Holland-Amerika Lijn

HAPAG, Hamburger Packfahrten Gesellschaft, Hamburg-Amerika Lijn

IRL, Immigration Restriction League

LPC, *Likely to become a public charge*

NASM, Nederlandse-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij, werd in 1897 de HAL

NDL, Nord-Deutscher Lloyd, Noord-Duitse Lloyd

NDLV, Nord-Atlantischen Dampfer Linien Verband, Noord-Atlantische Conferentie

NHM, Nederlandse Handelsmaatschappij

PIL, Pro Immigration League

RSL, Red Star Line

SAR, Stadsarchief Rotterdam

Bronnen en literatuur

Archivalia

Stadsarchief Rotterdam, Holland Amerika Lijn Archief

318.01, Passage

Landverhuizerswet, 1912-1919: nr. 1025.

Amerikaanse wetten, 1893, 1914-1924: nr. 392.

Hotel voor landverhuizers (2^e en 3^e klasse reizend), 'obersvatie hotel', beschrijving en plattegrond, 1903 december: nr. 946.

Controle-afdeling Passage, werkprotocol, aantekeningen: nr. 1902.

318.02, Directie V

Ingekomen private brieven van dhr. A.W. van den Toorn (hoofdagentschap New-York), 1883-1898 Correspondentie: nr. 262, 264, 265.

Ingekomen (private) brieven van dhr. J.V. Wierdsma (hoofdagentschap New-York, 1897-1946: nr. 271.

Private-kopieboeken van uitgaande brieven algemeen, 1884-1931: nr. 133.

318.03, Passage

Kwestie Zissel Leblang en dochter Rachel, die op weg van Berlijn naar Rotterdam de trein moesten verlaten, 1914 juni: nr. 209.

Staatstoezicht op de Volksgezondheid, 's-Gravenhage, 1920-1929: nr. 343.

Passagiers 3^e klasse (aankomsten en aanwezigheid), rapporten, 1922-1923: nr. 353.

Schim van der Loeff, J., Consulaat der Nederlanden, Kaunas (Litauen), 1921-1938: nr. 360.

Passagiers 3^e klasse (aankomsten en aanwezigheid), rapporten, 1922-1923: nr. 93.

318.04, Passage A

Memo's van Trans-Atlantic Passenger Conferences (New York) tbv de directie inzake voorvallen op/met schepen en passagiers mbt Amerikaanse regelgeving emigratie en navigatie (vervoer), 1913-1937: nr. 1442, 1448, 1450

Kopieboeken algemeen van uitgaande brieven HAL-directie, 1897-1938: nr. 798, 799

Private-kopieboeken van brieven aan HAL - New York, 1904-1938: nr. 853, 854

Ingekomen- en kopieën van uitgaande brieven en telegrammen NASM New-York, 1885-1911: nr. 988, 995

Contracten, ingekomen- en kopieën van uitgaande brieven inzake klachten en uitkering schadevergoedingen, 1890-1937: nr. 1094

Ingekomen meertalige brieven en telegrammen inzake passage-aangelegenheden op en rond HAL-schepen, 1904-1911: nr. 1058

Circulaires HAL tbv hoofdagentschappen HAL mbt voorschriften passagiers, handelingen op schepen en ingekomen circulaires van andere scheepvaartondernemingen, 1903-1914: nr. 1123

Ingekomen Engelstalige beschrijving van regelgeving immigratiedienst Ellis Island te New-York, 1893: nr. 1159

Concessies Duitsland, 1884-1903: nr. 1168, 1176

Concessies afgifte passagebiljetten aan emigranten, toeristen en handelsreizigers via boekingskantoren in diverse Europese steden, (1863) 1912-1953: nr. 1178

Ingekomen en kopieën van uitgaande brieven en nota's inzake benodigde emigratiedocumenten, kennisgeving aan emigranten, correspondentie met enkele reizigers inzake vervoer per HAL-schip naar Amerika en een ingekomen aankondiging nationale actie "Sint Nicolaas overzee", (1909) 1959: nr. 1182

Ingekomen Duitstalige brieven, brochures en telegrammen van hoofdkantoor HAL te Hamburg en Norddeutscher Lloyd Bremen en kopieën van uitgaande brieven inzake passagiers(aangelegenheden) Canada Lijnschepen, 1909-1914: nr. 1263

Duits-, Frans- en Engelstalige- correspondentie van/met hoofdagentschappen Europa 1887-1911. nr. 1276, 1277, 1278

Ingekomen- en kopieën van uitgaande brieven en telegrammen NASM New-York, 1885-1911: nr. 1280

Inkomende- en uitgaande stukken inzake landverhuizing en Landverhuizingwet, 1884-1962: nr. 1312, 1322

Memo's van Trans-Atlantic Passenger Conferences (New York) tbv de directie inzake voorvallen op/met schepen en passagiers mbt Amerikaanse regelgeving emigratie en navigatie (vervoer), 1913-1937: nr. 1442, 1448, 1450

Memo's van Trans-Atlantic Passenger Conferences (New York) tbv de directie met verslagen van vergaderingen inzake voorvallen op/met schepen en passagiers mbt Amerikaanse regelgeving emigratie en navigatie (vervoer) met overzichten van aantallen immigranten, 1914-1940, 1957: nr. 1451, 1459

Instructies NASM tbv kapiteins aan boord van HAL- schepen, 1910-1925: nr. 1973

Brief aan hoofdagentschappen met twee verschillende uitvoeringen "Register der Holland Amerika Lijn" 1873-1954, 1956: nr 2448

318.05, Scheepsjournalen

Scheepsjournalen van het s.s. Veendam: nr. 1448

Scheepsjournalen van het s.s. Leerdam: nr. 262

Scheepsjournalen van het m.s. Noordam II: nr. 795

Krantenartikelen (via Delpher)

Leeuwarder Courant, 3 november 1893, 2.

'Het Nasm-hôtel', *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 6 februari 1893, 1.

Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant, 6 februari 1893, 2.

Literatuur

- Baines, D., *Emigration from Europe, 1815-1930* (Cambridge, 1991).
- Bayton, D., '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).
- Brinkmann, T. (ed), *Points of passage. Jewish migrants from Eastern Europe in Scandinavia, Germany, and Britain 1880-1914* (New York 2013).
- Brinkmann, T., ' "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.
- Doop, R., *From east to west: HAL's transnational strategy in the battle for the East European Jewish migrants 1890-1914*, Masterscriptie Geschiedenis, Universiteit Leiden (Leiden 2019).
- Evans, N., *Aliens en route: European transmigration through Britain, 1836-1914* (Hull 2015).
- Faassen, M. van en M. Schrover, 'Invisibility and selectivity. Introduction to the special issue on Dutch overseas emigration in the nineteenth and twentieth century', *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 7:2 (2010) 3-31.
- Faassen, M. van, *Polder en emigratie. Het Nederlandse emigratiebestel in internationaal perspectief 1945-1967* (Den Haag 2014).
- Feys, T., '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.
- Feys, T., 'Prepaid tickets to ride to the New World: the New York Continental Conference and transatlantic steerage fares 1885-1895', (2008) Working Papers 8005, *Economic History Society*.
- Feys, T., '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, T., '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, T., 'The battle for the migrants: The introduction of steamshipping on the North Atlantic and its impact on the European exodus', *Research in Maritime history* 50 (2013).
- Feys, T., 'The visible hand of shipping interests in American migration policies 1815-1914', *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 7(1) (2010) 38-62.
- Feys, T., 'Transoceanic Shipping, Mass Migration, and the Rise of Modern-Day International Border Controls', *Mobility in History* 7(1) (2016) 151-16.
- Guns, N., *Holland Amerika Lijn. Beknopte geschiedenis van een rederij* (Zutphen 2004).

- Just, M., Ost- und sudosteurodpische Amerikawanderung 1881–1914. Transitprobleme in Deutschland und aufnahme in den Vereinigten Staaten (Stuttgart 1988).
- Koren, C., Nederland als doorreisland. De controle op transmigranten in Nederland tijdens het Interbellum, Masterscriptie Geschiedenis, Universiteit Leiden (Leiden 2019) 5.
- Kraut, A., 'Bodies from abroad: Immigration, health and disease', in: Reed Ueda (ed.), *A companion to American immigration* (Oxford 2006) 105-131.
- Leenders, M., *Ongenode gasten: van traditioneel asielrecht naar immigratiebeleid, 1815-1938* (Hilversum 1993) 173-175.
- Lüthi, B., 'Germes 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.
- Prokopovych, M. en T. 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.
- Schrover, M., 'Migration and Mobility' in: Ute Daniel e.a. (red.), *1914-1918-online: International Encyclopedia of the First World War* (Berlijn 2014) 1-15.
- Sinke, S. M., 'Gender and migration: Historical perspectives', *International Migration Review* 40 (1) (2006) 82-103.
- Strikwerda, C., 'Tides of migrations, currents of history: The state economy and the transatlantic movement of labor in the nineteenth and twentieth centuries', *International Review of Social History* 44 (1994) 367-394, 375.
- Torpey, J., *The intervention of the passport: Surveillance, citizenship and the state* (Cambridge 2000).
- Valk, L. van der, 'Landverhuizersvervoer via Rotterdam in de negentiende eeuw', *Economisch en Sociaal-Historisch jaarboek* (Amsterdam 1976), 148-171.
- Wentholt, A.D., *Brug over den oceaan. Een eeuw geschiedenis van de Holland Amerika Lijn* (Rotterdam 1973).
- Zevenbergen, C., *Toen zij uit Rotterdam vertrokken. Emigratie via Rotterdam door de eeuwen heen* (Zwolle 1990).
- Zolberg, A., 'Matters of State: Theorizing Immigration Policy', in: Charles Hirschman, Philip Kasinitz and Josh Dewind (), *The Handbook of International Migration: The American Experience* (New York 1999) 71- 91.
- Zolberg, A., 'The Archaeology of remote control,' in: A. Fahrmeir, O. Faron and P. Weil, *Migration control in the North Atlantic World* (London 2003).
- Zolberg, A., *A nation by design: Immigration policy in the fashioning of America* (New York 2006).