



HAL-passagiersschip de Statendam in 1929, liggend aan de Wilhelminakade. Coll. Stadsarchief Rotterdam

Passagierslijsten indexeren van de Holland-Amerika Lijn

De vaart erin

De groeiende beschikbaarheid van gedigitaliseerde en geïndexeerde bronnen maakt stamboomonderzoek steeds eenvoudiger, mits je binnen de landsgrenzen blijft. Maar wat te doen als jouw voorouders net als miljoenen anderen reisden of migreerden met de Holland-Amerika Lijn? Dan bieden passagierslijsten uitkomst, in beheer van het Stadsarchief Rotterdam. WieWasWie verzorgt de indexering van deze lijsten. Auteur Rob den Braasem



De Nieuw-Amsterdam van de Holland-Amerika Lijn aan de Wilhelminakade, omstreeks 1939. Coll. Stadsarchief Rotterdam

De geschiedenis van de Holland-Amerika Lijn (HAL) is een verhaal vol hoogte- en dieptepunten, dat zich laat lezen als een spannende roman. Vele migranten staken met de HAL de Atlantische Oceaan over, om een nieuw bestaan op te bouwen in het land van de onbegrensde mogelijkheden. Tussen 1880 en 1920 maakten ongeveer één miljoen Oost-Europeanen (vaak met een Joodse achtergrond) de overtocht naar de Nieuwe Wereld. De HAL had tot in Bulgarije, Letland en Rusland kantoortjes waar kaartjes verkocht werden voor de trein naar Rotterdam, de boot naar Amerika en opnieuw de trein naar elk willekeurig station in de Verenigde Staten.

Het vrachtvervoer tussen West-Europa en Amerika, met schepen als de Diemerdijsk en de Kinderdijsk, nam in de loop der tijd een hoge vlucht en droeg sterk bij aan de groei van de rederij en de welvaart van ons land. De schepen voeren op verschillende

lijnen naar de oostkust van de Verenigde Staten, Canada, Mexico, Cuba en terug. Er was ook een Java-New York Lijn, en een verbinding vanuit Europa door het Panamakanaal naar de westkust van Noord-Amerika.

Erfenis van een rederij

Rotterdam was meer dan een eeuw de trotse thuishaven van deze rederij; aan de Wilhelminakade bepaalden de drijvende paleizen met hun geel-groen-witte schoorstenen het beeld van de Maasstad. De geschiedenis is er nog steeds aanwezig.

Zo is Hotel New York, het voormalige HAL-hoofdkantoor op de kop van de Wilhelminakade, te bezoeken voor een sfeervolle overnachting, diner of lunch. Verder is de koopvaardijhistorie tast- en zichtbaar op het wereldberoemde passagiersschip ss Rotterdam uit 1959, dat ligt afge-meerd aan het 3e Katendrechtsehoofd. En na het





Beb van Klaveren (rechts) tijdens een gevecht in 1937, twee jaar voor zijn vertrek naar Amerika.

Coll. Nationaal Archief

The Dutch Windmill

Bokser Bep van Klaveren (1907-1992) vertrok op 22 september 1939 met het ss Nieuw Amsterdam naar New York. In een interview met de nationale pers verklaarde de Rotterdammer: 'Ik ben wel gedwongen om naar Amerika te gaan, want van bokswedstrijden in Europa komt toch niets. Wanneer de oorlog kort duurt, zal men mij in Nederland nog wel eens zien optreden. Duurt hij lang, dan ben ik wel zo langzamerhand te oud geworden, om nog een goed bokser te zijn. In elk geval zal ik in Amerika mijn best doen.' Van de negentien overzeese gevechten zou hij er slechts één verliezen.

De oorlog duurde echter lang en daarmee ook de afwezigheid van Van Klaveren. Hij reisde de hele wereld rond nadat hij zich in 1942 had aangesloten bij de Nederlandse luchtmacht in de Verenigde Staten. Zijn idee was eigenlijk om piloot te worden, maar in die functie maakte hij te veel brokken. Voor ieders veiligheid werd hij daarom sportinstructeur. In 1944 verhuisde Van Klaveren naar Australië van waaruit hij bij de luchtsrijdkrachten verschillende aanvallen op Japan meemaakte. In zijn nieuwe land trouwde hij met verpleegster Joan Hogan. *The Dutch Windmill*, zoals zijn bijnaam luidde, keerde pas in februari 1947 weer terug in Nederland.



Vertrek passagiersschip van de kade van de Holland-Amerika Lijn (1962).

Coll. Nederlands Fotomuseum

Ellis Island, New York, zijn eveneens veel geraadpleegd, maar de vertrekplaats en eindbestemming op de passagierslijsten bieden goede aanknopingspunten voor verder onderzoek. Bovendien voeren de HAL-schepen ook naar andere landen en plaatsen. Vervolgonderzoek naar de migratiestromen van begin twintigste eeuw zou nog een ander aspect kunnen belichten. Omdat veel reizen werden aangevangen in een ander land en de oorspronkelijke vertrekplaats hierdoor onduidelijk is, kunnen de digitaal ontsloten lijsten als basis van of ondersteuning voor zo'n onderzoek dienen. Benieuwd welke demografisch onderzoeker daartoe het initiatief zal nemen.

**Tussen 1880 en 1920
maakten één miljoen
Oost-Europeanen
de overtocht naar
de Nieuwe Wereld**



Albert en Elsa Einstein in april 1921
aan boord van het ss Rotterdam.

Coll. Wikimedia



De passagierslijsten behoren tot de
meest geraadpleegde bronnen van het
archief. Coll. Stadsarchief Rotterdam

Geen saai werk

Sinds 2018 worden de passagierslijsten geïndexeerd. Naast de WieWasWie-projectleider zijn er dagelijks drie mensen bezig om het proces in goede banen te leiden. Op het eerste gezicht lijkt het 'inkloppen' van de gegevens wellicht saai werk, maar dat valt mee dankzij de veelzijdigheid van de registers. De honderden vrijwilligers plaatsen veel opmerkingen bij de transcripties. De notities variëren van problemen bij het ontcijferen van onleesbare handschriften tot het markeren van bekende passagiers. Soms worden zelfs hele Wikipedia-pagina's meegestuurd! – een kleine afleiding tijdens het invoeren, maar veel werk voor de projectbegeleiders, want alle opmerkingen moeten stuk voor stuk worden afgehandeld voordat de data kunnen worden geëxporteerd. De opmerkingen zijn echter zeer waardevol, omdat vrijwilligers juist hier bijzondere situaties en passagiers melden. Iedere passagierslijst wordt door twee mensen geïndexeerd, waarna controleurs de verschillen tussen de dubbele invoer beoordelen. Op die manier wordt de kwaliteit zo hoog mogelijk. Door de diversiteit aan handschriften en de verscheidenheid aan namen en plaatsen zijn er veel verschillen in de invoer. Vanaf de jaren vijftig is steeds meer sprake van getypte passagierslijsten en dat zorgt

voor een afname van de verschillen in de invoer. Voor sommige invoerders is dat jammer, want die houden er juist van om de handschriften te ontrafelen.

De passagierslijsten uit de periode 1900-1920 zijn vorig jaar beschikbaar gekomen in WieWasWie. Mogelijk zal later dit jaar een nieuwe periode online worden gezet. Het totale project moet in 2022 kunnen worden afgerond. Tot die tijd is er nog veel werk te verzetten en komen we vast nog hele mooie en opmerkelijke vondsten tegen. ●

Meehelpen

Zelf een steentje bijdragen aan het indexeren van de HAL-passagierslijsten? Ga naar wiewaswie.nl en meld je aan.

Verder lezen

Geïnteresseerd in de geschiedenis van de Holland-Amerika Lijn? Boekentip: Nico Guns, *Holland-Amerika Lijn. Geschiedenis van een rederij* [Zutphen 2016].

Rob den Braasem is WieWasWie-projectleider bij CBG|Centrum voor familiegeschiedenis