

## Willem, Pieter en Trijntje Steendam emigreren op *De Rijndam* naar Amerika

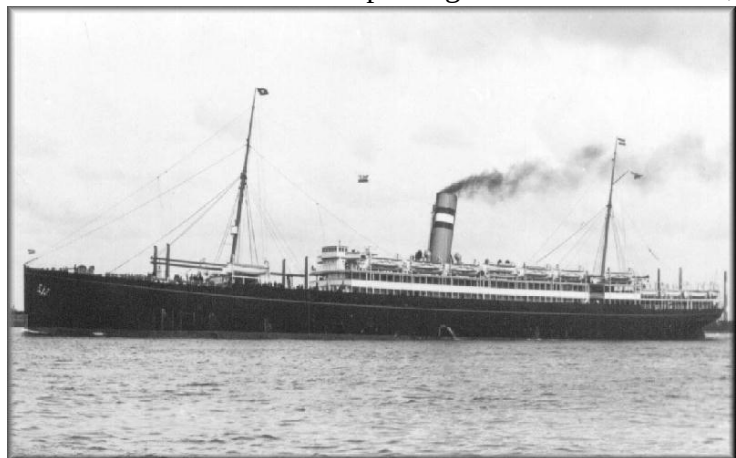
Bij mijn onderzoek zocht ik ook naar andere bronnen van informatie. Als reactie op een vraag wat mijn vader nog wist over Klaas Steendam mailde hij mij het volgende: ‘Woonde in Polen, vlak tegen de dijk, aldus Pieter Steendam (1931). Voor de Kerst heb ik nog gebeld met mijn tante Martje in Middelstum, met een leeftijd van 86 jaar, maar nog goed bij verstand. Ik vroeg of Opa klaas een keuterboertje was. Nou die had maar een klein stukje land, met een of twee koeien, een varken en wat kippen. Mijn vraag: Waar leefden die mensen dan van? Bij de zomerdag werken bij de boer, en ‘s winters moesten ze zichzelf redden van wat ze verbouwd hadden. Het was een gezin met tien kinderen. Het zal wel krap geweest zijn, daarom gingen drie kinderen emigreren naar Amerika. Volgens tante hadden ze het daar ook maar gewoon, ze zijn nooit weer over geweest. Toen hun vader in 1938 was overleden bleek dat er nog een paar centen over waren en daar verwonderden die Amerikanen zich wel over omdat, toen ze weggingen, het maar arm was.’ Aldus het verhaal van mijn tante Martje, verkregen via mijn vader, Pieter Steendam.



Reclamedrukwerk HAL,  
circa 1900

### De Rijndam

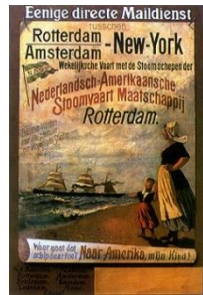
Pieter, Willem en Trijntje hadden hun overtocht geboekt op *De Rijndam*. Het was nog maar een jaar geleden dat de *Rijndam* van de werf was gegleden<sup>1</sup>. De *Rijndam* werd in 1901 te water gelaten. Dit passagiersschip voor de Holland America Lijn (HAL) werd gebouwd door Harland & Wolf te Belfast in Ireland. Dit is dezelfde werf waar 10 jaar later, op 31 mei 1911, de *Titanic* te water gelaten zou worden, een schip ruim tweemaal zo groot als de *Rijndam*. De *Rijndam* zou worden ingezet in de lijndienst die onderhouden werd tussen Rotterdam en New York. De maatschappij waarvoor het voer was de Nederlandsche-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij, beter bekend als de Holland America Line. Het schip woog meer dan 12.000 ton, het was ruim 175 meter lang en bijna 19 meter breed. Het schip werd aangedreven door kolengestookte stoommachines en had twee schroeven. Deze stelden het schip in staat een kruissnelheid van 15 knopen te halen. Aan boord was plaats voor 2.282 passagiers. Daarvan konden 286 een plek krijgen in de eerste klas en 196 in de tweede klasse. Het grootste deel, 1800, was voor passagiers derde klasse.



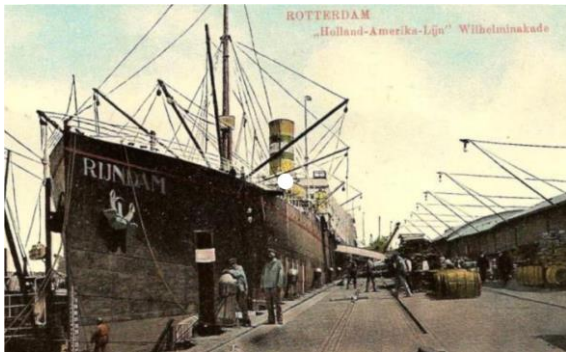
<sup>1</sup> De S.S. *Rijndam*, gebouwd in 1901, zou tot 1929 in de vaart blijven. Het schip met een gewicht van 12.527 brt. bood plaats aan 283 personen eerste klas, 252 personen 2<sup>e</sup> klas en 1928 3<sup>e</sup> klas passagiers.

## Ontstaan HAL

In 1871 werd de vennootschap *Plate, Reuchlin & Co* opgericht door Antoine Plate F.jn en Jhr. Otto Reuchlin, met als doel een rechtstreekse verbinding met Amerika, uitgevoerd met stoomschepen. In 1873 werd Plate, Reuchlin & Co omgezet in de *NV Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij* (NASM). Vlak hierna, in 1875, werd de [Nieuwe Waterweg](#) geopend, waardoor Rotterdam een belangrijke Europese haven kon worden. In deze periode werd New York een vaste bestemming. Omdat in het spraakgebruik de naam 'Holland-Amerika Lijn' (HAL) gebruikelijk was geworden, voegde de NASM deze naam op 15 juni 1896 aan haar statutaire naam toe, zodat de vennootschap sindsdien officieel *NV Nederlandsch Amerikaanse Stoomvaart Maatschappij 'Holland-Amerika Lijn'* heet, kortweg HAL. In 1973 werd de naam ingekort tot *Holland Amerika Lijn NV*, vanaf dat moment zonder streepje tussen Holland en Amerika. (tekst van [Wikipedia](#))



## Wilhelminakade



Op donderdag 13 maart 1902 was De Rijndam van de Wilhelminakade te Rotterdam vertrokken voor de grote overtocht die tien dagen zou duren. In 1891 werd het terrein aan de Wilhelminakade in gebruik genomen. Tien jaar later werd het administratiegebouw - nu Hotel New York - betrokken. Vanaf 1891 is de Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij (de latere Holland-Amerika Lijn) gebruiker van de Wilhelminakade. In de periode tot 1922 waren de

honderdduizenden passagiers voornamelijk landverhuizers die vanaf deze plek de sprong naar Amerika waagden. De HAL liet na de Tweede Wereldoorlog - een groot deel van de gebouwen was in de oorlog vernietigd - op de Wilhelminakade nieuwe loodsen bouwen.

### Het „Nasm.-hôtel.”

A. s. Woensdag, 's middags om 12 uur wordt alhier geopend het nieuw-gebouwde „N.a.s.m.-hôtel,” gelegen aan gene zijde der rivier, aan de Wilhelminakade. Heden reeds waren wij in de gelegenheid het hôtel te bezichtigen en wij kunnen niet anders dan de „Ned. Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij” gelukwenschen met de wijze waarop het geheele werk is uitgevoerd.

De geheele inrichting van het hôtel kenmerkt zich door degelijkheid, netheid en een hooge mate van soliditeit.

Het gebouw ligt in de onmiddellijke nabijheid der ligplaatsen van de stoomschepen der Maatschappij, zoodat de vertrekkende reizigers tot op het allerlaatste oogenblik vóór de afvaart in het hôtel kunnen verblijven. In het geheel telt het hôtel 4 étages. Op de 2e étage bevinden zich 2 zalen, evenals op de 3e en 4e, alzoo 6 zalen in 't geheel.

\*Zoo comfortabel mogelijk is alles hier ingericht, maar niet alleen dit. Evenals op een schip vindt men hier vele zaken in een kort bestek. Kamertjes met 6 à 12 slaapplekken, op de wijze der scheepskooien met zeer practische waschtafels trekken allereerst de aandacht. Het ziet er alles frisch en luchtig uit, dank zij de doelmatige ventilatie, waaraan groote zorg is besteed. Maar vooral is rekening gehouden met het brandgevaar, dat in een hôtel, waarin plaats is voor circa 900 personen, zeker niet gering is. Op verschillende plaatsen, op alle verdiepingen ontwaart het oog brandslangen, extincteurs, brandramen en brandladders, welke laatste op zeer eenvoudige en gemakkelijke wijze kunnen worden uitgehangen. Alle vertrekken worden electrisch verlicht en de verwarming laat niets te wenschen over, ook wat gelijkmatigheid betreft.

De schafftafels zijn alle geplaatst aan de

vensters, zoodat men een heerlijk vergezicht heeft op de Maas, met haar mastbosch van schepen en ook op Katendrecht.

Op elke zaal zijn steeds 3 à 4 bedienden aanwezig, die daar tevens slapen, terwijl ook voor vrouwelijke hulp is gezorgd. De voor de bagage der reizigers bestemde afdelingen zijn een nauwkeurige beschouwing waard, door de flinke wijze van inrichting. Voor 3e-klasse-passagiers is het tijd van ontbijten van 7-8 uur; van middageten om 1 uur en van avondeten om 6 uur. Voor 2e-klasse-passagiers zijn de uren 8-9; verder om 2 en eindelijk om 7 uur.

Duur is een woord, dat de directie van het „Nasm.-hôtel” niet in haar vaan heeft geschreven. Men oordeele slechts:

Ontbijt 2e kl. f 0.30, 3e kl. f 0.20.

Middageten 2e kl. f 0.70, 3e kl. f 0.40.

Avondeten 2e kl. f 0.30, 3e kl. f 0.20.

Nachtlogies 2e kl. f 0.70, 3e kl. f 0.40.

Sterke drank is niet verkrijgbaar, terwijl hazardspel in geen enkel geval wordt toegelaten.

Eindelijk maken we nog melding van een sierlijk ingerichte directiezaal, een flinke eetzaal, waar men met behulp van een lift het eten uit de keuken ontvangt; een vroolijk uitzienend koffiehuis in de eerste plaats bestemd voor de passagiers en het personeel der N. A. S. M. en in de tweede voor het publiek en „last not least” van de flinke keukens en proviandkelders. In een van die keukens, die zich in het benedengedeelte van het gebouw bevinden, is een heetwater-reservoir, die later zal moeten dienen om warm water door het geheele hôtel te voeren. Onder de dingen, die nog komen moeten - het hôtel is nog niet geheel voltooid - noemen we een personeellift en een prachtige reeds geprojecteerden tuin. Moeiten noch kosten zijn dus gespaard om het „Nasm.-hôtel” aan zijn doel te doen beantwoorden.

## De overtocht

Terwijl de golven onder de Rijndam groter en rustiger werden verdween de kust van Holland langzaam uit het zicht. Met bijna 2.300 passagiers aan boord was dit pronkstuk van de Holland



Amerika Lijn op weg naar Ellis Island, de poort van Amerika. Tot de passagiers behoorden ook de broers Willem en Pieter Steendam en hun pas getrouwde zuster Trijntje samen met haar man Klaas Reens. Ongeveer twee weken eerder, op 27 februari, waren Klaas en Trijntje in het huwelijk getreden. Willem, Pieter en Trijntje kwamen uit Spijk, een klein boerendorp in Groningen, waar hun ouders, Klaas Steendam en Martje Dijkhuis, woonden. Nu waren ze met de Rijndam op weg naar Grand Rapids in Amerika, een lange reis.

Op de boot zaten meer mensen uit het noorden: een grote groep uit Roodeschool, onder andere van de families Kremer en Boomker, en een groep uit Onderdendam. In totaal waren er meer dan 2.000 passagiers op de boot, uit veel landen, waaronder Rusland, Hongarije, Italië. Ongetwijfeld zullen de Groningers elkaar tijdens de bootreis of mogelijk al voor het inschepen getroffen en opgezocht hebben.



## Ellis Island

De eerste plaats na de overtocht waar ze voet aan land zetten was Ellis Island, voorheen Oester Eiland geheten. Dit kleine eiland in de haven van New York is erg belangrijk. Want tussen 1892 en 1954 was dit eiland voor ongeveer 12 miljoen immigranten de toegangspoort tot Amerika. In 1890 had president Harrison bepaald dat dit de plek voor de federale immigratiedienst zou worden. Het eerste gebouw wat speciaal daarvoor gebouwd werd heeft daar niet lang gestaan. Tegen de avond van 14 juni 1897 ontstond een grote brand in het volledig houten complex en ging het gebouw met alle archieven in vlammen op. Een nieuw vuurbestendig gebouw werd gebouwd en kon op 17 december 1900 worden geopend. In dit nieuwe gebouw arriveerden ruim een jaar later, op 23 maart 1902, de zoons en dochter van Klaas Steendam, samen met talloze anderen. Links op de foto de aankomst in 1902 van een groep immigranten, met op de achtergrond het gebouw van de immigratiedienst.



## List or manifest of alien immigrants

Na aankomst werden alle immigranten geregistreerd. Op een prachtige [site van Ellis Island](#) zijn al deze records te raadplegen. Op onderstaand formulier staat de inschrijving van Willem en Pieter Steendam, de één 26 jaar en de ander 23 jaar oud. Met de nummers 5 en 6 van dit blad werden beiden ingeschreven als *farmer*.



Michigan en allerlei dorpen met de naam van Nederlandsche provincies: Utrecht, Zeeland, Drenthe, Overijssel, enz. In het nabijgelegen Grand-Rapids alleen leven nog bijna 30,000 Hollanders bijeen. In totaal wonen er in de Verenigde Staten meer dan een kwart miljoen Nederlanders.

Willem, Pieter en Trijntje hadden afscheid van hun ouders en broers en zussen moeten nemen. Ze kwamen uit een hecht gezin. Klaas Steendam en Martje Dijkhuis waren beiden nog goed gezond. Ze vertrokken in het jaar waarin hun ouders 30 jaar getrouwd zouden zijn (op 23 november). De dag voor het vertrek was vader Klaas jarig geweest, hij was 57 jaar oud geworden.

### Hoe het verder ging met Willem, Pieter en Trijntje

Hoe verging het de emigranten? Willem overleed in februari 1965, 89 jaar oud. Bij zijn overlijden werd een dienst gehouden vanuit de Zaagman Memorial Chapel door Pastor Harvey Krogh Jr. Pieter zou later terugkeren naar Nederland. Hij overleed op zaterdag 19 april 1969 in Spijk, 90 jaar oud. Het huwelijk van Trijntje en Klaas heeft meer dan 55 jaar geduurd. Op vrijdag 21 februari 1958 overleed Klaas in Grand Rapids, Kent County, Michigan, USA, hij was toen 83 jaar oud. Katherine, zoals Trijntje in Amerika genoemd werd, overleed 8 jaar later, op maandag 4 mei 1964, in Grand Rapids, op de leeftijd van 79 jaar.

### De Rijndam werd een oorlogsschip

Bij het uitbreken van de eerste Wereldoorlog was de *Rijndam* onderweg van NY naar Rotterdam. De *Nieuw Amsterdam*, die in Rotterdam lag, werd in allerijl gereed gemaakt om zoveel mogelijk Amerikaanse toeristen, die door de oorlog in Europa waren verrast, terug te brengen naar de VS. Hoewel geen garanties van de oorlogvoerende partijen konden worden verkregen, waagde men het erop en liep het schip op 17 augustus onder kapitein Jan Baron veilig de haven van NY binnen. Nog in 1914 liep de *Noordam* op een mijn. Het schip werd zwaar beschadigd, maar kon op eigen kracht Rotterdam bereiken. In 1916 liep de *Rijndam* op een mijn. Wanneer op 1 februari 1917 Duitsland wereldwijd de U-boot oorlog uitroept, is de *Rijndam* net op weg van New York naar Rotterdam. Het schip keert terug naar New York. Het schip werd binnengaats gehouden in NY en werd door de Amerikaanse autoriteiten genaast. Merkwaardig genoeg namen de Amerikanen het schip als *Rijndam* in dienst. Het deed dienst als troepenschip, met John J. Hannigan als gezagvoerder. De *Rijndam* werd in 1919 aan de HAL teruggegeven en bleef tot 1928 in dienst. Het schip werd in 1929 gesloopt in Hendrik Ido Ambacht (tekst deels van [website Mudde](#))



### Technische gegevens van De Rijndam

De "S.S. Ryndam" was een schip van 12.340 bruto ton, gebouwd door Harland & Wolff in Belfast in Ierland. Het schip werd gebouwd in opdracht van HAL. Het schip was 550.3 ft lang en 62.3 ft. breed. Het had één schoorsteen, twee masten, twee schroeven en een kruissnelheid

van 15 knopen. Er was plaats voor 286 1e klasse, 196 2e klasse, en 1.800 3e klasse passagiers. De foto rechts laat een zakdoek zien die de invoering van de dubbelschroef-stoomschepen door de HAL in 1900 memoreert, het daarop afgebeelde schip is de Potsdam.



Aanvankelijk werd door de bouwers de naam van het schip gespeld als *Ryndam*. Later, tijdens de oorlog werd in grote witte letters de naam van het schip weer gespeld zoals ooit bedoeld, namelijk *Rijndam* (zie de foto boven). Het schip werd te water gelaten op 18 mei 1901, het werd voor het eerst in gebruik genomen (de maiden voyage) op 10 oktober 1901: toen vertrok het schip van Rotterdam naar New York.

### Foto's van interieur van De Rijndam

Onderstaand een serie foto's van het interieur van de Rijndam, en één foto van het dek. De foto's zijn van kaarten die door de HAL aan boord van de schepen werden verkocht.



**Damessalon**



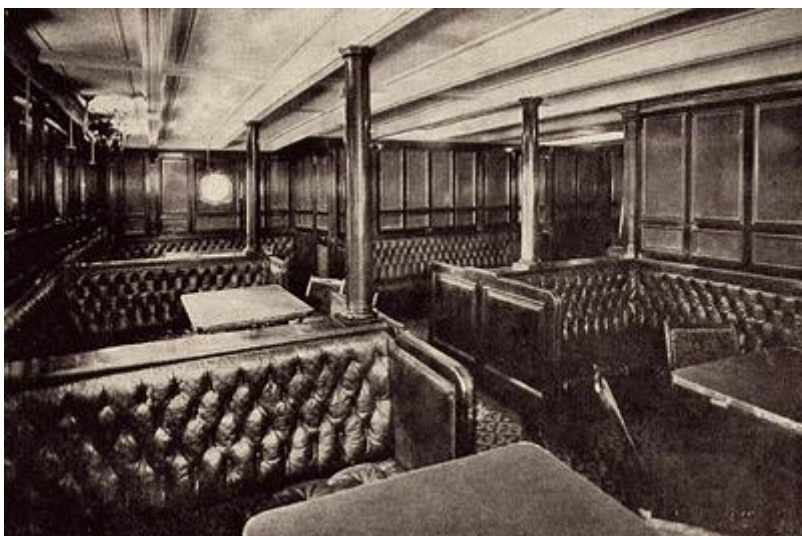
**Damessalon, andere hoek**



**Eetzaal**



**Vestibule**



**Rookkamer**



**Rooksalon**