

‘Can’t we participate in that?’

Women Employed at the Holland-America Line, 1951-1971

**Erasmus
University
Rotterdam**



Fay Strieder

510558

Erasmus School of History, Culture, and Communication

f.strieder@student.eur.nl

Date: June 24, 2023

Supervising lecturer: Dr. E.M. Jacobs

Second Reader: Prof. Dr. H.A.M. Klemann

Word count: 12496

Table of Contents

Abstract	3
Keywords	3
Chapter 1 – Introduction	4
Subject and Scientific Importance	4
Historiographic Overview: the Holland-America Line	4
Research Question	8
Societal Relevance	8
Concepts	9
Outline of the Thesis	11
Research Methods and Sources	11
Chapter 2 – Women’s Jobs at the Holland-America Line, 1951-1971	13
Introduction	13
Analysis Enrolment Books	13
Conclusion	19
Chapter 3 – Women’s View at their jobs at the Holland-America Line, 1951-1971	20
Introduction	20
Analysis Newspaper Articles/ Personnel Magazines	20
Conclusion	34
Chapter 4 – Motivations for Women working on the Holland-America Line, 1951-1971	35
Introduction	35
Testimonies	37
Conclusion	38
Chapter 5 – Conclusions	40
Added Value for Public History	41
Bibliography Thesis	43
Primary Sources	43
Secondary Sources	47
Applied History Project	51
Introductie	52
Doelgroep	53
Centrale boodschap	54
Maatschappelijke relevantie	55

Sub thema's	56
Voorbeelden	56
Besluit sub thema's	57
Objectenlijst en tentoonstellingsteksten	66
A-tekst	67
B-tekst	67
C-teksten	67
D-teksten	80
Afsluiting	84
Bibliografie expositieplan	85

Abstract

This thesis is about ‘women employed at ships of the Holland-America Line (HAL) between 1951-1971’. The HAL stopped with passenger lining in 1971, and the twenty years before that marked a period of broadening of entertainment, and thus job opportunities on board.

Furthermore, this period was marked by female emancipation in Dutch society. The relevance of this topic is the lack of discussion of women’s efforts in (maritime) history writing overall. The research question is: Which factors determined the social position of women who were employed at the Holland-America Line between 1951 and 1971? In which one’s social position is determined through power, resources, and hierarchy.

This question is researched through the archival method, with primary sources such as enrolment books from the Rotterdam City Archive, together with Dutch newspaper articles, and objects from the Maritime Museum Rotterdam. The main findings are that women made less wage than men. Even if they had the same job or tasks on board. They were usually young, worked long days, and chose a career on board motivated by a search for adventure, needing money, or to accompany a relative. Later, women were allowed to be admitted into seafaring schools, and the HAL started to allow women in steerswomen positions as the first Dutch shipping company, leading to more opportunities to work in jobs that were earlier only destined for men. The reached conclusion is that wage, motivations, education, age, marital status, and the content of the work are factors that determined the social position of women employed at the HAL between 1951 and 1971.

This thesis is accompanied with an exhibition plan that is written for the Maritime Museum Rotterdam. This exhibition plan is focused on ‘Women employed in passenger shipping from 1946 until 1971’. The difference in demarcation is to cover the whole afterwar period, until passenger shipping became less popular, and to show a greater broadening of the developments in jobs for women, that matches the objects of the museum.

Keywords

Holland-America Line, Maritime History, Labour Participation, Women, The Netherlands, Emancipation, Masculinity, Femininity.

Chapter 1 – Introduction

Subject and Scientific Importance

The Holland-America Line (HAL) was a passenger liner that shipped passengers from Rotterdam to New York between 1871 and 1971. After 1971, the Holland-America Line only offered cruises since passenger liners could not compete with airplanes any longer.¹ The topic for this thesis is: Women working on the Holland-America Line in the period from 1951 until 1971. This was an era of female emancipation in the Dutch labour market, which is why it is interesting to research how this reflected on the HAL. Another reason for this demarcation is the fact that there has been research done on women working on the HAL before, by Sacha Hermsen, Daniëlle Lankhorst, and Jan Willem de Wijn. They researched women working on board from 1880 until 1950.² This thesis wants to explore female workers at the HAL on board from 1951 until 1971, so until the HAL stopped existing as a passenger liner, and the twenty years before that. The space is limited to the HAL instead of other passenger liners. This choice was made for the sake of feasibility and the availability of primary sources. The action is women working for the HAL, but only on board of the ships, since the social position of women working on board is being researched.

This thesis will have scientific relevance, since generally maritime history was written from a male perspective, leaving out female workers who had their share in the sector.³ Furthermore, in literature on female emancipation, developments in the maritime business are underexposed. This thesis seeks to explore how the development of women working for the HAL can be compared to the social emancipation of Dutch women during this era.

Historiographic Overview: the Holland-America Line

An important step in addressing women's role in the passenger shipping at the HAL, is to first set out a short historiography of the company itself, and the role of female employees herein. Its history starts in the middle of the nineteenth century, when Europeans started to gain more interest in the American continent. Furthermore, the opening of the *Nieuwe Waterweg* on the

¹ Nico Guns, *Holland America Line: Short History of a Shipping Company* (Zutphen: Walburg Pers, 2004), 84.

² Sacha Hermsen, Daniëlle Lankhorst, and Jan Willem de Wijn, "Bevrouwing: vrouwelijke personeelsleden op passagiersschepen van de Holland Amerika Lijn, circa 1880-1950," *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis* 33, no. 1 (2014): 39–65.

³ Chia-Ling Wu et al., 'Career Development for Women in Maritime Industry: Organisation and Socialisation Perspectives', *Maritime Policy & Management* 44, no. 7 (October 2017): 884, <https://doi.org/10.1080/03088839.2017.1341062>.

river Maas in 1872 opened more opportunities for cargo and passengers to pass through the port of Rotterdam.⁴ The merchants Antoine Plate and Otto Reuchlin saw an opportunity in this growing interest and founded Plate, Reuchlin & Co in 1871. This shipping company facilitated a direct connection per steamboat between Rotterdam and New York. The company name had changed to NV *Nederlansch-Amerikaanse Stoomvaart Maatschappij* (NASM) in 1873. This line was an innovation since it took the steamships only 10 to 14 days to get the passengers across the ocean, while sailing ships took a lot longer. The first ships of the NASM were designed in such a way that they could transport large amounts of emigrants in the steerage class.⁵ This was the class below deck for passengers who were not able to afford a private cabin, usually emigrants.⁶ In 1896, the name *Holland-Amerika Lijn* was added.⁷

The circumstances on board of sailing ships were usually pitiful. With the arrival of the steamship, there was relatively more comfort. There were also separate areas for men and women who were travelling alone.⁸ During the first years of existence, the first-class facilities on board were quite simple. However, the ships included a ‘ladies’ cabin and a smoking room for the first class, even though they were relatively small.⁹ The second class was also quite simple and just a bit more luxurious than the steerage class.¹⁰ This was probably to keep the fares as low as possible, since there was a lot of competition during the first years.¹¹

After the turn of the century, the HAL developed further and the classes became more comfortable, bigger, and more luxurious.¹² During the First World War, the HAL transported less passengers than usual.¹³ After the First World War, less emigrants travelled with the HAL. This was mostly due to the restrictive immigration laws the US implemented since 1917, which resulted in the Immigration Act of 1921, where only 2% of the total population

⁴ Guns, *Holland America Line: Short History of a Shipping Company*, 9.

⁵ A.D. Wentholt, *Brug over den oceaan: een eeuw geschiedenis van de Holland-Amerika Lijn* (Rotterdam/s Gravenhage: Nijgh & van Ditmar, 1973), 69.

⁶ Peter Kemp, ‘Steerage’, in *The Oxford Companion to Ships and the Sea*, ed. Dear and Peter Kemp (Oxford University Press, 2007), accessed 28-5-2023, <https://www.oxfordreference.com/display/10.1093/acref/9780199205684.001.0001/acref-9780199205684-e-2354>.

⁷ Public Relations, ‘Brochure geschiedenis van de Holland Amerika Lijn’, July 6, 1970, MAG 26F Broch 63, Maritiem Museum Rotterdam.

⁸ Wentholt, *Brug over den oceaan*, 72–73.

⁹ *Ibid.*, 74–75.

¹⁰ *Ibid.*, 75–76.

¹¹ *Ibid.*, 74.

¹² *Ibid.*, 122–23.

¹³ *Ibid.*, 139.

of a nationality was allowed to immigrate in the US.¹⁴ However, there was a growth of American tourists, which gave a boost to the development of cruise shipping.¹⁵ The cruise shipping must have had an influence on the number of employees, and what tasks they had to fulfil.

Women started working at the HAL since the late nineteenth century. There was a wish for people who could serve food and take up household tasks, which was considered a woman's job.¹⁶ The first woman in an official function on board of the HAL was in 1876. This was miss M.M. Mil, who worked as a stewardess.¹⁷ Since there was usually the same amount of crew members as passengers on board, one could argue that there would be relatively many women on board.¹⁸ However, this is not true. The percentage of women working on board was between 2.3 and 3.5 % between 1880 and 1950.¹⁹ There is no such percentage known for the period after 1950, so this is also what this thesis seeks to research.

The research by Hermsen et al. revolved around the questions when and why these women started working on board, and what the backgrounds of these women were. They explain why these women started working on board because they were simply needed. Other motivations were not specifically mentioned. The tasks and functions these women fulfilled were stewardess, watchwoman, steerage stewardess, linen lady, and lavatory lady. Lavatory ladies were supposed to keep shared sanitary facilities on board clean. So, this job could have disappeared after there were no longer shared sanitary facilities on board of the passenger ships, however, this is unclear in this research.²⁰

There was a certain hierarchy between the linen ladies. For instance, the first linen lady had a special position, as she would have been the only woman on board who was in control of a group of men that packed linen.²¹ However, Davids and Schokkenbroek argue that this would not have been true, as women never had supervision over men.²² Furthermore, the linen ladies of the first class also had the task of watching children, while the linen ladies

¹⁴ 'Milestones: 1921–1936: The Immigration Act of 1924 (The Johnson-Reed Act)', Office of the Historian, accessed 29-5-2023, <https://history.state.gov/milestones/1921-1936/immigration-act>.

¹⁵ Wentholt, *Brug over den oceaan*, 164.

¹⁶ Hermsen, Lankhorst, and de Wijn, 'Bevrouwing', 41–43.

¹⁷ Karel Davids and Joost Schokkenbroek, 'Voorbij de oude wereld: nieuwe beroepen op koopvaardij schepen, 1850-1950', in *Reizen door het maritieme verleden van Nederland*, ed. Anita van Dissel, Maurits Ebben, and Karwan Fatah-Black (Walburg Pers, 2015), 73.

¹⁸ Edward P. de Groot, *Per mailboot naar Amerika: vijftig jaar Noordatlantische passagiersvaart onder Nederlandse vlag* (Bussum: Unieboek BV, 1980), 96.

¹⁹ Davids and Schokkenbroek, 'Voorbij de oude wereld', 73.

²⁰ Hermsen, Lankhorst, and de Wijn, 'Bevrouwing', 49.

²¹ *Ibid.*, 50.

²² Davids and Schokkenbroek, 'Voorbij de oude wereld', 64.

of the second class had the task of taking care of ill women, besides taking care of children as well. The role of linen ladies often resembled that of a stewardess or a nanny.²³ The role of a nurse could be added to that.

The stewardesses on board of the third class were supposed to keep the journey as pleasant as possible for the passengers. Yet again, this position also entailed taking care of children and ill women, in nurse-like uniforms.²⁴ Stewards had the same tasks. Cabin stewards and stewardesses were assumed to help people who suffered from sea sickness, and had similar tasks like linen ladies.²⁵ What becomes clear is that all these women employed at the HAL between 1880 and 1950 had to show a great amount of flexibility, as all their tasks overlapped, and their salaries were a lot lower than those of the male colleagues.²⁶ Furthermore, there was a strict division between the male and the female crew. They had hardly any contact with each other on board, and the steering crew was always male.²⁷ This confirms the image of women only being able to perform feminine tasks and men performing the more technical masculine tasks, which will be explained further on in this chapter.

More types of job opportunities on the HAL ships opened for women after the Second World War. These were jobs like manicurist, hairdresser, typist, bath maid and nanny.²⁸ This does not only indicate that the HAL became more luxurious overall, but also that linen ladies and stewardesses probably did not have to look after children anymore. Further research will have to point this out.

During the 1950s, there was a boom in transportation of emigrants. While before the war, these used to be Eastern Europeans, now the emigrants were usually Dutch people, who sought luck or a new beginning in the US because of the Cold War, and its nuclear threats.²⁹ It is known that during the 1950s, the company expanded, and continued with offering cruises.³⁰ The reason for this transition had to do with the growing popularity of transatlantic flights. In 1958, the first passenger airplane flew across the North-Atlantic area. A passenger ship took someone from the Netherlands to New York in around 10 to 14 days, while an airplane took around 6 hours.³¹ At the end of the 1960s, only 25 % of the transatlantic passengers, travelled

²³ Hermsen, Lankhorst, and de Wijn, 'Bevrouwing', 50–51.

²⁴ De Groot, *Per mailboot naar Amerika*, 53–54.

²⁵ *Ibid.*, 78.

²⁶ Hermsen, Lankhorst, and de Wijn, 'Bevrouwing', 60.

²⁷ De Groot, *Per Mailboot Naar Amerika*, 104.

²⁸ Davids and Schokkenbroek, 'Voorbij de oude wereld', 64.

²⁹ Guns, *Holland America Line*, 75.

³⁰ Wentholt, *Brug over den oceaan*, 295.

³¹ De Groot, *Per mailboot naar Amerika*, 125.

per ship.³² However, the HAL was able to maintain their leading position due to the long experience of passenger shipping and the more varying programmes of entertainment on board.³³ Although, due to the growing entertainment, it could be argued that the passenger shipping also started to resemble cruises more.

Just like during the interbellum, the more luxurious path of the HAL would have created more diverse job opportunities. This thesis will point out which jobs these women had, and which experiences and motivations they had. The last crossing, which was done with the ship the *Nieuw Amsterdam* ended on November 8, 1971, as the passenger service was no longer profitable.³⁴

A saying that was used by HAL employees is ‘green-white-green, hard work and little money seen’.³⁵ This implies that employees were not paid well. It is not known in what era this saying was introduced but it is a starting point for further research.

Research Question

The research question of this thesis is: Which factors determined the social position of women who were employed at the Holland-America Line between 1951 and 1971?

Societal Relevance

This thesis is accompanied with an applied history project, namely, an exhibition plan for the Maritime Museum Rotterdam. This part will be in Dutch, for the sake of the applicability for the museum. The societal relevance of this topic is explicable by the fact women’s history within the maritime sector is a central theme within this thesis and exhibition plan. This highlights the accomplishments and struggle of women in Dutch society, which helps to counteract the historical marginalization of women’s efforts and experiences. Furthermore, it challenges societal gender stereotypes and the belief that women are limited to specific work or sectors within the labour market, which could inspire future generations.

³² Ibid.

³³ Wentholt, *Brug over den oceaen*, 298.

³⁴ Ibid, 309.

³⁵ Guns, *Holland America Line*, 90.

Concepts

Social position

The meaning of social position here is the rank or status a person has within a particular society, group, or network. It is determined through hierarchy, power, and resources, such as income, education, living conditions et cetera.³⁶

Masculinity and Femininity

In this section, the concepts of masculinity and femininity will be further explained, especially in relation to the maritime sector being a ‘masculine world’.³⁷

‘Masculinity’ refers to the construct in society of ‘what it means to be a man’.³⁸ This can vary throughout different times and contexts; however, it always relates to being a man. The definition changes over time and it is often widely contested because the conservative line of thought sees masculinity as unchangeable, and rooted within the biology, while pro-feminist thought argues that it is a social construct.

Being masculine is assumed to include being assertive, being restricted in showing emotions, having (and showing) strength, and being oriented on status.³⁹ Furthermore being masculine is being defined through rudeness, dominance, and independence.⁴⁰ Moreover, men are expected to be the economic provider at home.⁴¹

On the other hand, there is the concept of ‘femininity’, which is related to the notion of ‘being a woman’. Like masculinity, femininity is prone to change over time, and is also heavily contested. Being feminine is assumed to include being gentle and caring, showing emotions, and compassion. Furthermore, being feminine is to be submissive, and excitable.⁴² As a result of this, women are expected to take up more domestic roles within traditional

³⁶ Zoltán Farkas, ‘Social Position and Social Status: An Institutional and Relational Sociological Conception’, *Human Studies* 45, no. 3 (October 1, 2022): 242, <https://doi.org/10.1007/s10746-022-09640-8>.

³⁷ Momoko Kitada, Erin Williams, and Lisa Loloma Froholdt, eds., *Maritime Women: Global Leadership*, vol. 3, WMU Studies in Maritime Affairs (Berlin, Heidelberg: Springer, 2015), 205, <https://doi.org/10.1007/978-3-662-45385-8>.

³⁸ OECD, ‘What Are Masculinities?’, in *Man Enough? Measuring Masculine Norms to Promote Women’s Empowerment*, by OECD, Social Institutions and Gender Index (OECD, 2021): 10, <https://doi.org/10.1787/80868812-en>.

³⁹ Emma Jeanes, ‘Masculinity’, in *A Dictionary of Organizational Behaviour* (Oxford University Press, 2019), accessed 6-3-2023, <https://www.oxfordreference.com/display/10.1093/acref/9780191843273.001.0001/acref-9780191843273-e-174>.

⁴⁰ María Ragúz, ‘Masculinity and Femininity: An Empirical Definition’ (Nijmegen, Katholieke Universiteit Nijmegen, 1991), 132.

⁴¹ Ragúz, ‘Masculinity and Femininity’, 132.

⁴² Ibid.

gendered thinking. They are the nurturing figure, whereas men are expected to be more career oriented.⁴³

These stereotypical gender roles are learnt in the early childhood and are consciously or subconsciously implemented throughout life. This happens not only on a personal level, but also on an institutional level.⁴⁴ These gender roles result in stereotypical professions, sectors, or careers. For example, professions that are perceived as ‘caring’ like being a nurse, are often ascribed to women. Heavy physical work, like construction work is ascribed to men, just like high technology jobs. Physical work and jobs with more responsibility is seen as harder, and more intense, and thus the belief is that this should be rewarded with a higher salary. Therefore, there is a common belief that women should be held away from heavy physical work, as it is thought that they were not capable of doing so. According to Emma Jeanes, this is how the wage gap between men and women is maintained.⁴⁵

Second Wave of Feminism

Another concept that should be considered with this thesis, is the ‘second wave of feminism’, which contributed to female emancipation in the Netherlands in the late 1960s. It was marked by the founding of the *Man-Vrouw-Maatschappij* (Man-Woman-Society, MVM) and playful actions by the feministic group *Dolle Mina* (folly Mina). The MVM was founded on the paradoxicality in Dutch society that women were able to follow education and gain valuable skills to pursue a career. However, Dutch society also denied those skills and prepared women for a life of motherhood. This movement was considered the start of new feminism in the Netherlands.⁴⁶ More well-known is the group *Dolle Mina*, which was founded in 1969 and was named after Wilhelmina Drucker, a leading figure in the first Dutch feminist movement in the late nineteenth, and early twentieth century.⁴⁷

During the Second Wave of Feminism, *Dolle Mina*, addressed underlying problems of male dominance and patriarchy in Dutch society which was expressed through prejudices of femininity and how women were supposed to live up to those stereotypes and were expected

⁴³ Emma Jeanes, ‘Femininity’, in *A Dictionary of Organizational Behaviour* (Oxford University Press, 2019), accessed 6-3-2023, <https://www.oxfordreference.com/display/10.1093/acref/9780191843273.001.0001/acref-9780191843273-e-106>.

⁴⁴ OECD, ‘What Are Masculinities?’, 14.

⁴⁵ Emma Jeanes, ‘Gender Roles’, in *A Dictionary of Organizational Behaviour* (Oxford University Press, 2019), accessed 6-3-2023, <https://www.oxfordreference.com/display/10.1093/acref/9780191843273.001.0001/acref-9780191843273-e-117>.

⁴⁶ Anneke Ribberink, ‘Radicaal maar toch redelijk. Het ontstaan van de Aktiegroep Man Vrouw Maatschappij (MVM)’, *Amsterdams Sociologisch Tijdschrift* 16, no. 3 (December 1, 1989): 31–32, <https://ugp.rug.nl/ast/article/view/23445>.

⁴⁷ Dolle Mina. *Een rebelse meid is een parel in de klassenstrijd* (Amsterdam: Socialistiese Uitgeverij, 1970), 3.

to devote themselves to a life inside the household.⁴⁸ So, this second wave was about the position of women in Dutch society, which was mainly focused on men before. An important demand was equal pay for men and women in the same position.⁴⁹

Outline of the Thesis

The thesis is structured through three sub questions that provide the outline for the chapters.

The sub questions that will be answered in this thesis are the following:

1. What were the jobs that women had at the Holland-America Line between 1951 and 1971?
2. How did these women perceive their jobs at the Holland-America Line between 1951 and 1971?
3. Which factors determined women's motivations of working at the Holland-America Line between 1951 and 1971?

Research Methods and Sources

The research method that will be used in this thesis is the archival study. Archival studies include a wide range of activities to research historical sources, which is described as follows:

*[...] archival methods can be thought of as a loosely coupled constellation of analytic endeavors that seek to gain insights through a systematic interrogation of the documents, texts and other material artifacts that are produced by and about organizations.*⁵⁰

For this thesis, archival material related to the HAL will be researched and analysed based on female employees, through a social lens. This is what Ventresca, and Mohr describe as the 'new archival method'. This method is more focused on social structures, instead of organizational structures within a company. On top of that, an organization, or company should not be treated as a collection of scattered characteristics, but these should form a whole in the analysis of the sources. Lastly, the new archival tradition often makes use of formal

⁴⁸ 'De tweede feministische golf: feminisme 20ste eeuw', Atria, March 10, 2016, accessed 11-3-2023 <https://atria.nl/nieuws-publicaties/feminisme/feminisme-20e-eeuw/de-tweede-feministische-golf>.

⁴⁹ Anna Tijsseling, 'De tweede feministische golf in Nederland. Een historiografische inleiding', *Leidschrift: Vrijheid, Gelijkelijkheid, Zusterschap. De Tweede Feministische Golf* 30, no. mei (2015): 9–10, accessed 11-3-2023, <https://hdl.handle.net/1887/72893>.

⁵⁰ Marc J. Ventresca and John W. Mohr, 'Archival Research Methods', in *The Blackwell Companion to Organizations* (John Wiley & Sons, Ltd, 2017), 805, <https://doi.org/10.1002/9781405164061.ch35>.

analytic methodologies, such as source criticism, contextual analysis, and quantitative analysis.⁵¹

Considering this research, the new archival method will be used in such a way that sources will be analysed thoroughly and will be related to other types of sources, on a social level. Moreover, even though the character of this research will be qualitative, some sources may benefit from a quantitative representation, like tables and percentages.

The sources that will be used to research this topic are in the first-place primary sources. There are enrolment books in the collection of the City Archive in Rotterdam. The enrolment books of the HAL will be analysed for this demarcation. The HAL owned many ships, which all made multiple crossings per year. Therefore, the analysis of all years would be too big for this thesis. So, the analysis will be done through steps of five years, for the sake of feasibility. The years that will be analysed are: 1951, 1956, 1961, and 1966 until 1971. The reason for the last period is the limited availability of enrolment books of this specific time frame. Some of the enrolment books have not been made public yet, and those that have been made public do not contain as much information as the earlier years. Therefore, the years 1966 until 1971 will be clustered.

The Maritime Museum Rotterdam has useful sources in the collection. For instance, the museum collection contains the personnel magazine *Samenspel* and the newspaper for business relations called *Holland-Amerika Lijn Nieuws* for the late 1950s until the 1970s, which are worthwhile to analyse, as they often include articles about employees.

To add to that, Dutch newspapers, and articles from the period between 1951 and 1971 will also be used. These were found through the platform Delpher, by the Royal Library. To find these articles, search terms like ‘*vrouw*’ or ‘*dame*’ ‘in combination with ‘*Holland-Amerika Lijn*’ were used. These search terms gave a total of 451 hits. The relevant sources were selected by determining if these women were mentioned in the same article with the HAL, and if they worked on board of the ships. The analysis of the articles was done by answering the following questions: Who was this woman? What was her job? What were her tasks? On what ship did she work? And, if mentioned, what were her personal circumstances?

⁵¹ Ventresca and Mohr, ‘Archival Research Methods’, 810-813.

Chapter 2 – Women’s Jobs at the Holland-America Line, 1951-1971

Introduction

In this chapter, the following sub question will be answered: What were the jobs that women had at the Holland-America Line between 1951 and 1971? First, there is a short overview on how this was before 1950.

According to former research, it was preferred that wives of seafarers at the HAL did the jobs that was done by females on board.⁵² As the passenger liner services started to grow, larger ships were created for the HAL over time, this of course resulted in more female employees, but even though the absolute number started to grow, the relative number did not.⁵³

In the period between 1880 and 1950, the following professions were registered for female personnel at the HAL ships: linen lady, stewardess, watcher, waitress, lavatory lady, laundress, ironer, manicurist, nurse, bath maid, doctor, nanny, musician, shop girl, and telephone operator.⁵⁴ What is remarkable, is that the last five jobs were only occupied in the year 1950. While the first six jobs could be considered ‘essential’ on board of a passenger ship that transports people across an ocean for 10 to 14 days, the last nine jobs were thus only operative since the 1920s, or even later around the 1950s. These jobs are of a more luxurious nature than the first five.⁵⁵

To analyse this for the period after 1951, all the enrolment books publicly available at the Rotterdam City Archive were analysed on what position the women had on board, if the job was done exclusively by women, and if not, what the difference in wage was between men and women. On top of that, comparisons with the other years will be made.

Analysis Enrolment Books

The analysis of the registration books was done for all the passenger ships. Table 1 demonstrates the position and the wage per month. For the wage per month, the lowest, and highest registered wage is mentioned. If there was a man in the same position, his monthly wage is also mentioned.

⁵² Hermsen, Lankhorst, and de Wijn, ‘Bevrouwing’, 41–43.

⁵³ Ibid., 50.

⁵⁴ Ibid., 47.

⁵⁵ Ibid., 51.

Table 1. *Women and men in jobs on board of the HAL ships, including lowest and highest registered wage per month in guilders*

	1951	1956	1961	1966-1971
Nurse (female)	195-226	175 – 302.10	314.60 – 369.50	528.60 – 848
Nurse (male)	293	284.10 – 428.80	393.55 – 534.82	
Manicurist	0 – 1	0-1	0 -1	
Lavatory Lady	116-193	123 – 283.10	195 – 357.90	340.40 – 514.20
Stewardess	116-193	123 – 225	157.10 - 345.70	
Nanny	1-158	157.10 – 324.50	157.10 – 324.50	417.60 – 435.10
Telephone Operator	225	350	350 – 467.50	
Shop Girl/Sales Lady	0	0-1	0-1	
Shop man				0-1
Bath Maid/lifeguard (female)	168-176	258.10	269.50 – 326. 20	
Lifeguard	210	284.10 – 428.80	299.20 – 329.10	
Social Directress		1 – 638.38	1 – 638.38	
Hostess		375	488.50	965
Hairdresser			0-1	0-1
Hairdresser (male)			0-1	0-1
Secretary			1	0-1
Dancer (female)				
Dancer (male)				
Assistant Stewardess				417.60 – 430.60
Assistant Cabin Attendant				430.60
Clerk (female)				558 – 660.70
Clerk (male)	n/a	n/a	n/a	660.70 – 848
First Stewardess				488.30
Kiosk Lady				660.70
Section Stewardess				388.30 – 415.50
Waitress				388.30
Waiter	n/a	n/a	n/a	202.90 – 748.40
Cabin Stewardess				415.50

Sources: Rotterdam City Archive, Archives of the Holland-Amerika Line (HAL): personnel. Collection ID: 318-06, inventory numbers: 466, 467, 469, 471, 472, 474, 476, 495, 496, 497, 498, 499, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 511, 512, 513, 518, 532.

1951

There are several observations that can be made from the above tables for the year 1951. The first observation is that shop girls and manicurists did not receive any wage. Hermsen, et al. argue that it is likely that these women were employed in exchange for a crossing or were paid elsewhere.⁵⁶ The last option is most likely as it were usually the same women working on board. For example, Maria Schopman en Johanna Looy worked on board of the *Ryndam* as manicurists in 1951 during multiple crossings.⁵⁷ These women were not paid by the HAL, but by a 'tenant' that rented a shop, or salon on board. It is known that the hair salon on board of the *Nieuw Amsterdam* and *Rotterdam* was in the hands of a tenant in 1960, so there is no reason to assume that this did not happen before 1960 with the manicurist, and shop girls as well.⁵⁸

Moreover, there is also one nanny only making one guilder per month during a crossing with the *Volendam*.⁵⁹ As her name was at the very bottom of the enrolment of that crossing, so not following the usual order of registration, it is more likely that she would have worked on board in exchange for a crossing.

Besides that, there were two jobs that were performed by both men and women. these were bath maid, or lifeguard, and nurse. Even though they had the same job description, and likely the same tasks, there was a difference in wage. Male nurses made about 29.3% up until 50.3% more monthly wage than female nurses. For bath maids and bath boys, the male counterparts made 19.3% up until 25% more monthly wage than their female counterparts.

The last observation that can be done about the female workers on board in 1951, is that the linen rooms were kept by men, while it is known by earlier research that this used to be done by women on board.⁶⁰ An article from 1958 demonstrates a photograph of women working in a linen room, leading to the question why there were women working in the linen rooms, if they are not found in the registration books.⁶¹ An article from 1967 tells us that there were linen rooms at the office, at the *Wilhelminakade*, but also on board of ships.⁶² The

⁵⁶ Ibid. 59.

⁵⁷ 19 Jun. 1951-27 Sep. 1952 *Rijndam*, Rotterdam City Archive, Archives of the Holland-Amerika Line (HAL): personnel. Collection ID: 318-06, inventory number 472.

⁵⁸ 'Ik kapte op zee het haar van prinses Beatrix', *Nieuwsblad van Het Noorden*, August 2, 1960, 5, accessed 28-4-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010678489:mpeg21:a0096>.

⁵⁹ 13 Jun. 1950-12 Nov. 1951 *Volendam*, Rotterdam City Archive, Archives of the Holland-Amerika Line (HAL): personnel. Collection ID: 318-06, inventory number 466, crossing 234.

⁶⁰ Hermsen, Lankhorst, and de Wijn, 'Bevrouwing', 47.

⁶¹ A. van den Tol, 'Bedrijfsbeelden', *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, May 1958, 26.

⁶² A. van den Tol, 'Bezoek aan de linnenkamer', *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, December 1967, 24-25.

article talks about women working in the linen rooms in the office, so a possible explanation is that women started working in the linen rooms on shore, while the men worked in the linen rooms on ships.

1956

The above results for this year differ from those of 1951 in the way that there are more jobs for women. Women now also had an option to work as social directress and hostess, which was more focused on entertainment. Furthermore, the wage per month was yet again lower for women with the same position as men. For nurses, the differences varied a lot, this could be due to experience or education. The greatest difference was an example were a male nurse made *f* 425.80 per month, while his female counterpart only made *f* 275 per month, this was on the *Nieuw Amsterdam* in May 1956. This is a difference of 54.8%. The smallest difference measured between male and female nurses during one crossing was when a male nurse made *f* 284.10 and his female counterpart made *f* 260. This was a difference of 9.3% during a crossing of the *Ryndam* in January 1956.

As for the differences between the wages of the bath maid and the lifeguard, the lifeguard made 18.8% more than his female counterpart. What can be argued from these percentages is that men overall got more wage for the same type of work, and this was usually more than 15%.

Another interesting observation coming from the enrolment books is that on the *Westerdam* and *Noordam* there were hardly any women. Usually there was just one stewardess and one manicurist, while there was a total of 122 people on board working as crew or as an officer, meaning that only 1.6% of all the people working on board was female. The *Westerdam* and *Noordam* were ships with a regular passenger service to New York from 1946 onwards.⁶³ These two ships were smaller and slower, compared to other ships the HAL had in its fleet. There were usually around 100 passengers on board, explaining why there were not that many crew members, and especially female crew members on board.⁶⁴ So, the relative number was comparable to other passenger ships.

⁶³ Guns, *Holland America Line*, 68.

⁶⁴ William H. Miller, *Holland America Liners 1950-2015* (Amberley Publishing Limited, 2016), chap. Club-Like Travel: Noordam and Westerdam.

1961

What can be observed from the analysis of the registration books of the passenger ships in 1961, is that the position of hostess has completely disappeared. Furthermore, hairdressers, dancers, and secretaries have entered the scene. Usually, in the year 1961 there were no manicurists on every trip, while earlier, they were present at almost every crossing. Their treatments were probably replaced by those of the hairdressers.⁶⁵

What becomes clear about the dancers, is that they were from Cuba and Argentina, and contributed to the entertainment on board of the *Nieuw Amsterdam*.⁶⁶ But they received no wage, or a symbolic wage by the HAL. This means that the dancers received wage from another company, or third party. There were multiple male and female hairdressers on board. From the earlier mentioned testimony, it is known that they were paid through a tenant. Lastly, there was one secretary on board, on a few crossings. This was twice on the new flagship the *Rotterdam*, her name was Regiena E. Buursink. After 2 crossings, she disappears from the registration books.

Another remarkable change is that at one point, a social directress was also paid a symbolic wage of *f* 1. This was probably because she was paid by another company. Her name was Milah Birnie and had her origins in New York. She worked on board of the *Statendam*, and only worked for a few crossings.

Again, there was a difference in wage between men and women in the same position, despite the ratification of the treaty of Rome in 1957, where it was decided that women should receive equal pay for equal work.⁶⁷ This can be explained by the fact that minimum wage was set in the Netherlands in 1969, meaning there was not much transparency concerning wage before this period.⁶⁸ On top of that, even if a company had a set minimum wage before this period, it did not automatically mean it also applied to women.⁶⁹ It is unclear whether the HAL had such a set minimum wage, and if so, if it also applied to women.

For the bath maids and bath boys the difference in wage was between 0.9 and 11%. The differences between male and female nurses were bigger. The lowest difference in percentages calculated was 19.3%, while the highest difference was 54.4%. this difference in

⁶⁵ 'Ik kapte op zee het haar van prinses Beatrix', 5.

⁶⁶ 1954-1963, *Reis 225 t/m 256 Nieuw Amsterdam*, Rotterdam City Archive, Archives of the Holland-Amerika Line (HAL): personnel. Collection ID: 318-06, inventory number 507.

⁶⁷ Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap (1957), 100, accessed 3-6-2023, <http://data.europa.eu/eli/treaty/teec/sign/nld>.

⁶⁸ Eerste Kamer, 'Invoering van een minimumuurloon: debat samengevat', February 7, 2023, accessed 3-6-2023, https://www.eerstekamer.nl/nieuws/20230207/invoering_van_een_minimumuurloon.

⁶⁹ J.E. Kool-Smit, 'Het onbehagen bij de vrouw', *De Gids* 130 (1967): 268, accessed 1-6-2023, https://www.dbnl.org/tekst/_gid001196701_01/_gid001196701_01_0116.php.

wage between male and female nurses was quite common in 1961 and happened in at least six crossings. There was one nurse on board of the *Groote Beer* in May 1961. Her name was Elizabeth van den Hove and she received a wage of f 1. For her, it was probably likely she worked on board to pay for the crossing.⁷⁰

1966-1971

The data for these years was based on the *Rijndam*, as other enrolment books were not (publicly) available. What can be observed is that some professions from 1961 and before do not make a reappearance, like: social directress, telephone operator and bath maid. The explanation for this is the fact that the *Rijdam* did not have a pool and telephone line, since it was once built as a cargo vessel, instead of a passenger ship.⁷¹ Even though the enrolment books of the *Rotterdam* for this period is not available, it is likely that these jobs still existed during this era. However, the position of nanny had disappeared, even though nannies were present at the *Rijndam* before, in 1961.⁷² On top of that, the position of shop girl was taken over by men as the enrolment book does state a ‘shop man’, named Dirk de Kok.⁷³

Despite the disappearance of some jobs for women, there were also plenty of new options for women to work on board of the HAL ships. Firstly, it can be observed that there were multiple types of stewardesses during these years. This meant that stewardesses were able to make promotion and work in the position of ‘first stewardess’. Furthermore, it was also possible to become ‘assistant stewardess’ and to become ‘cabin stewardess’. Women were also able to work in jobs that before were only filled up by men, like a ‘clerk’. Here, there was also a wage gap. Male clerks made between 18.4% and 28.4% more wage than their female counterparts. Also, the position of ‘waitress’, and ‘assistant cabin attendant’, ‘kiosk lady’, and ‘servant’ were new jobs for women.

Moreover, officer’s secretaries sailed along. What stands out, is that these women were married, as they have a double surname. These were Liselotte E. Glaser-Prins, Marchina R. de Jong-Brand, and Nelly J.M. Koster-Muller, during the third crossing of the *Rijdam* in

⁷⁰ 1956-1960, *Reis 52 t/m 99 Grote Beer* 1961-1963, *Reis 2 t/m 26 Grote Beer*, Rotterdam City Archive, Archives of the Holland-Amerika Line (HAL): personnel. Collection ID: 318-06, inventory number 514, crossing 50.

⁷¹ ‘Ryndam 2 (1951-1972)’, Collectie Vereniging de Lijn, accessed 17-4-2023, [https://beeldbank.verenigingdelijn.nl/cgi-bin/documenten.pl?ident=00109&search=VELD%20extra%20Ryndam%20%20\(1951-1972\)&sort=12&inword=2&display=gallery&istart=1](https://beeldbank.verenigingdelijn.nl/cgi-bin/documenten.pl?ident=00109&search=VELD%20extra%20Ryndam%20%20(1951-1972)&sort=12&inword=2&display=gallery&istart=1).

⁷² 1956-1963, *Reis 59 t/m 147 Rijndam*, Rotterdam City Archive, Archives of the Holland-Amerika Line (HAL): personnel. Collection ID: 318-06, inventory number 512, crossing 66.

⁷³ *Rijndam 1967*, Rotterdam City Archive, Archives of the Holland-Amerika Line (HAL): personnel. Collection ID: 318-06, inventory number 532.

1968.⁷⁴ On the *Rijndam*, during these years, there were no more male nurses. There was only a female nurse, a doctor, and a hospital clerk with the medical staff on board.

Conclusion

To conclude, this chapter tried to answer the question of what jobs the women on board of the HAL ships were in. At the same time, these jobs were analysed based on change over the years, and the wage was compared to that of men in similar positions. What can be concluded about these analyses, is that during the earlier years of this demarcation women had mostly a ‘caring’ or service-related position. They worked for example as nurses, stewardesses, and lavatory ladies.

Later, women had more job opportunities of an ‘entertaining’ nature. They worked as hostesses, or social directresses. This matches the trend earlier described in the historiography of chapter 1 that life on board became more luxurious and that entertainment on board became a more important aspect during the crossings and the cruises. Furthermore, women were able to make promotion, as a certain hierarchy among stewardesses started to exist during the later years of the demarcation. Another development is that women started working as a clerk, a job that initially only was done by men. Despite all these developments, women have overall made less wage than men, even when they had the same, or similar positions. Here we thus see the broadening from care, or service-related jobs towards entertaining jobs and later, jobs that before were only performed by men.

Rijndam 1967, Archives of the Holland-Amerika Line (HAL): personnel. Collection ID: 318-06, inventory number 532, crossing 3.

Chapter 3 – Women’s View at their jobs at the Holland-America Line, 1951-1971

Introduction

In this chapter, the following sub question will be answered: How did these women perceive their jobs at HAL between 1951 and 1971? This will be mainly done through published newspaper articles.

Analysis Newspaper Articles/ Personnel Magazines

Telephone Operator

During the early 1950s, the *Nieuw Amsterdam* was the only ship in the fleet of the HAL with a telephone line. In a newspaper article dating from 1949, it is stated that Mary Gassler and Gienie Bursniks (both from Rotterdam), are the only female telephonists on the merchant fleet. Mary had been working in this position for ten years already, while Giene had only been working as a telephone operator at the HAL for a year and a half. The enrolment books demonstrate that they were still in service in 1951.⁷⁵

Even though the article dates from 1949, it gives a good impression of how they operated on board of the *Nieuw Amsterdam*. They worked alternately four hours during the daytime. During the night, a male colleague telephone operator took over their tasks, as it was 2for instance.⁷⁶ Since they are being referred to as ‘miss’ in the article, it is likely that these ladies were unmarried. The author of the article states that their job was ‘enviable’, since they would experience a lot on board, which resulted in them having lots to talk about. Their work must have been busy, as they also had to answer passenger’s questions, like ‘miss what time does dinner start?’ or ‘what is the dress code for dinner?’⁷⁷

Social Directress

The tasks of a social directress on board of the HAL ships were very versatile and ambiguous. There was no formal job description, and she was more than a hostess. The HAL was the first

⁷⁵ 11 Dec. 1950-18 Aug. 1951 *Nieuw Amsterdam*, Rotterdam City Archive, Archives of the Holland-Amerika Line (HAL): personnel. Collection ID: 318-06, inventory number 469.

⁷⁶ Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, ‘Verdrag betreffende de nachtarbeid van vrouwen in de nijverheid werkzaam’, verdrag, accessed 2-6-2023, <https://wetten.overheid.nl/BWBV0005472/1964-11-13>.

⁷⁷ ‘Dagboek van een Rotterdammer’, *Het Rotterdamsch Parool*, June 14, 1949, accessed 2-3-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMSARO02:164872136:mpeg21:a00037>.

shipping company in the Netherlands to introduce this position.⁷⁸ The social directress did not wear a uniform but had to be dressed in a fashionable cut. On top of that, she was expected to keep a good figure. The demands for this position were high, as there was no real job description. In an article in the *Leeuwarder Courant*, a social directress called Ann A. I. Jonker is featured. In this article it becomes clear what being a social directress entailed: she had to organize children's parties, competitions between passengers, talent nights, informative lectures, give advice about shopping in foreign cities, keep a conversation with and among passengers, and create connections between single travelling passengers on board. All of this whilst speaking multiple languages. For instance, Jonker spoke Dutch, English, French, German, and Spanish.⁷⁹ The social directress was expected to remember all the names of the passengers of the class she was responsible for.⁸⁰ It is likely that this specific woman was unmarried, even though she is being referred to as 'madam' as in later articles dating from 1958, she is being referred to as Madam A. Niehuis-Jonker.⁸¹ In this article it also becomes clear she was no longer employed with the HAL, but pursued a career on shore.

Another example is Alicia Vroomen, who worked as a social directress at the *Statendam*. She described her job as being responsible for the relaxation and happiness of the passengers on board and bringing them together. What also becomes clear is that the social directress had quite some freedom in arranging the entertainment on board. Vroomen explained that she would often organise fashion shows and talent shows on board.⁸²

There is also a testimony from madam C. van der Velde – van Rooijen. She formulated her job as 'having to assist the captain with his social duties'. She also mentions that a social directress should not be 'too old, too young, too fat, too skinny, too pretty, and too ugly'.⁸³ This emphasizes again the high demands for the job.

⁷⁸ 'Bereide vrouwen aan boord vertegenwoordigsters van twee werelden troffen elkaar op de oceaan', *Leeuwarder Courant: Hoofdblad van Friesland*, December 4, 1954, 9, accessed 13-3-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010613966:mpeg21:a0184>.

⁷⁹ 'Bereide vrouwen aan boord vertegenwoordigsters van twee werelden troffen elkaar op de oceaan', 9.

⁸⁰ 'Eindhovense chief-hostess op wereldtentoonstelling. Vier dames spreken gemiddeld zes vreemde talen', *Eindhovens Dagblad*, 6 March 1958, 2, accessed 13-3-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMRHCE02:163627055:mpeg21:a00014>.

⁸¹ Haagse redactie, 'Nederland op de expo '58: vier gastvrouwen staan bezoekers in tien talen te woord', *Arnhemsche Courant*, 7 March 1958, 4, accessed 13-3-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB19:000311056:mpeg21:a00039>.

⁸² Henk van der Meyden. 'Met Holland-Amerika Lijn naar Nieuwe Wereld. Romantiek en talent bloeien op zoutwater', *De Telegraaf*, January 13, 1961, 7, accessed 28-4-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:110588130:mpeg21:a0203>.

⁸³ 'Werkende vrouwen „op reis” met Holland-Amerika Lijn', *Nieuwsblad van Het Noorden*, November 24, 1967, 21, accessed 28-4-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010869802:mpeg21:a0335>.

Another testimony in a newspaper, is from Lucienne van Overloop. She was social directress on the *Ryndam*. She declared that within her position, it was expected that she would talk a lot, and make chitchat with the passengers. It becomes clear that she would know all the passengers within her class and had to make sure that they were comfortable. Van Overloop declared that she would sometimes have only three days off, before she would have to go on board for the next crossing.⁸⁴

Taking all the above into account, the largest part of the tasks of social directresses was maintaining personal contact with the passengers, to create more comfort and ambiance during the crossings. The job required making a lot of chitchat and working long hours.

Hairdresser

On board of the HAL there were also female hairdressers from 1960 onwards. One of them was Dini Bosker, she worked on the *Nieuw Amsterdam*, and later on the *Rotterdam*.⁸⁵ An interesting observation from an article written about Bosker, is the fact that she declared that the hair salon was a tenant of the HAL, which means that the hairdressers are not directly employed at the HAL.⁸⁶ This is why they show up in the registration books but received no wage. They also offered pedicures, and beauty treatments.⁸⁷ Hence, this means that the hairdressers also must have been trained as a beautician as well. It also explains why the manicurist started to disappear from the registration books.

The hairdressers that worked on the *Rotterdam* on world cruises worked with a high occupancy. There were 6 hairdressers on board, and they altered in pairs of 2. They had shifts from 9 o'clock in the morning until 1 o'clock in the afternoon and then from 3 o'clock in the afternoon until 7 o'clock at night.⁸⁸ Meaning, they had to work either four, or eight hours a day. The set shifts gave them enough time to rest. Bosker declared that despite all the travels she did on board, the work itself was a 'routine' because of the set shifts, and the set days of travelling. She also stated that she thought it was a shame she did not have any regular customers.⁸⁹

⁸⁴ Scheepvaartredactie, 'Gastvrouw Lucienne heeft een reisdroom', *Algemeen Dagblad*, March 29, 1963, 9, accessed 28-4-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBPERS01:002814025:mpeg21:a00102>.

⁸⁵ 'Ik kapte op zee het haar van prinses Beatrix', 5.

⁸⁶ Hermesen, Lankhorst, and de Wijn, 'Bevrouwing', 94.

⁸⁷ 'Ik kapte op zee het haar van prinses Beatrix', 5.

⁸⁸ Ibid.

⁸⁹ Ibid.

Manicurists and Shop Girls

There are no testimonies to be found from the manicurists, nor from the shop girls. Despite this, shop girls were also probably employed through tenants, as they received no wage by the HAL. However, it is known that at least shop girls also received feedback by the HAL. The company worked with pocketbooks for their employees, in which work, and behaviour were scored. There is such a pocketbook in the collection of the Maritime Museum Rotterdam of a shop girl called Cornelia Schrey.⁹⁰ So, even though these women were not paid by the HAL, they were judged by the shipping company like their ‘own’ employees. Figure 1 demonstrates a page from such a pocketbook. Behaviour, competence, and diligence are scored ‘very good’.

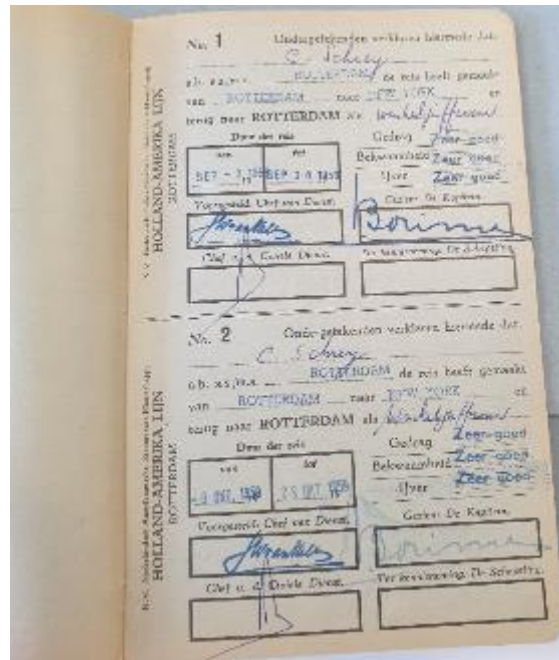


Figure 1. Holland-America Line. 1959-1960. Pocketbook by the Holland-America Line for ‘Shop Girl’ Cornelia Schrey. Maritime Museum Rotterdam.

Nurse

In an edition of *Samenspel* in the summer of 1968, the nurse I. Laurijssens was interviewed, which gives a closer view of what is expected of being a nurse on board of the HAL. Laurijssens declared that being a nurse at sea is not a romantic job at all. It was hard work, and she rarely had a peaceful night, contrary to the hairdressers. This was because nurses had a telephone line at their room, and if there was an emergency, passengers were able to call them up. As it was not wished to wake up the doctor on board for every trifle, it was usually the nurse who had to deal with patients outside of consulting hours.⁹¹ This means that the nurse had to show a great amount of flexibility. Not in the least, as Laurijssens argue, because the passengers could be very demanding, or suffer from seasickness, which was a common disease on board of passenger ships.⁹²

⁹⁰ ‘Zakboekje Holland-Amerika Lijn ten name van Cornelia Schrey’, Maritiem Museum Rotterdam, accessed 12-4-2023, <https://mmr.adlibhosting.com/ais6V50/Details/collect/83751>.

⁹¹ G.I. Vooy, ‘Gesprek met Een verpleegster’, *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, Zomer 1968, 3.

⁹² Vooy, ‘Gesprek met een verpleegster’, 3.

On top of that, there were a lot of accidents on board. Women would walk around in high heels, despite the warning signs. Whenever the deck became wet, these women would slip, leading them in need of medical attention from the nurse. Furthermore, the nurse explained that she oversaw checking up with patients that suffered from a chronic disease.⁹³ As the medical staff was usually not that big (during most crossings, there was a female nurse, a male nurse, a doctor, and a hospital clerk), she would have a demanding job.⁹⁴ On top of that, there were consulting hours twice a day. Therefore, Laurijssens herself declared that she would never actually have spare time on board.⁹⁵

Flower Girls/ Tulip Girls

A reoccurring type of crossing at the HAL were the ‘Tulip Sailings’. These only happened a couple of times a year, during springtime. It is unclear when these Tulip Time Sailings started to exist, but the earliest found photograph of the flower girls dates from 1961. In 1966, it was mentioned that these tulips were transported from the *Keukenhof* in the Netherlands to New York and Montreal by a KLM airplane.⁹⁶ The ‘Tulip Sailings’ were thus from the United States and Canada towards the Netherlands to inform tourists and other travellers about the Dutch culture.⁹⁷

During these sailings, there were ‘tulip girls’ (sometimes referred to as ‘flower girls’). These girls were dressed as Jacoba van Beieren, a Dutch countess in the Middle Ages, who lived around the estate of the *Keukenhof*. Nowadays it is still tradition that women dress up as Jacoba van Beieren in the *Keukenhof*.⁹⁸ The flower girls had to teach the passengers about the flowers and how they represented Dutch culture.⁹⁹ They also had to give courses in flower arranging and making corsages.¹⁰⁰ Usually the whole passage was flower-themed, the flower girls would arrange ‘Miss Tulip elections’, hairdress parties, and drawing competitions for children.¹⁰¹ Thus, the flower girls were also responsible for entertainment and hospitality, like

⁹³ Ibid.

⁹⁴ 1961-1962, *Reis 18 t/m 33 Rotterdam*, Rotterdam City Archive, Archives of the Holland-Amerika Line (HAL): personnel. Collection ID: 318-06, crossing 19.

⁹⁵ Vooyoys, ‘Gesprek met een verpleegster’, 3.

⁹⁶ ‘Bloemenfestijn Op HAL-Schepen’, *Het Vrije Volk: Democratisch-Socialistisch Dagblad*, March 23, 1966, accessed 2-3-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010955993:mpeg21:a0195.5>.

⁹⁷ Ary Groeneveld, *Vier Bloemenmeisjes Aan Boord van Ss. ‘Ryndam’*, March 5, 1962, Photography, March 5, 1962, 6469-2, Rotterdam City Archive, accessed 5-12-2022, <https://hdl.handle.net/21.12133/A79DD60F15EF4609B40AD3EF6D35B0EC>.

⁹⁸ ‘Over Keukenhof’, Keukenhof, accessed 1-6-2023, <https://keukenhof.nl/nl/over-keukenhof/>.

⁹⁹ ‘Keukenhof zendt Schoonheid vooruit’, *Nieuwe Haarlemsche Courant*, March 6, 1963, accessed 2-3-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMNHA03:179287055:mpeg21:a00098.7>.

¹⁰⁰ ‘Bloemenfestijn op HAL-schepen’, 5.

¹⁰¹ A. van der Tol, ‘Van maand tot maand: Gebeurtenissen in en om ons bedrijf die de aandacht trokken’, *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, April 1962, 12.

the social directresses. They were usually employed with the *Keukenhof*, or from the area around the *Keukenhof*, but this is not always clear. They argued that they were not expected to follow any type of special training, as long as they were skilled in flower arranging.¹⁰²

These tulip sailings were a reoccurring event every year, and it received quite some attention in the news, or the girls even did interviews. In 1963, the flower girls were Nelly van der Geest, Willy van Ruiten, Ineke de Meulder, and Ineke de Graaf. De Graaf and De Meulder both had jobs but were able to work at the sailings.¹⁰³ None of the flower girls mention family life, and since they were quite young, around the age of 23 years old, and some even were students, it appears unlikely that they were married.¹⁰⁴ Van Der Geest would also explain that she was formally introduced to the passengers as soon as they got on board. This was usually done by either the captain or the hostess.¹⁰⁵ This means that the flower girls did indeed play a distinct role during the crossings.

The fact that the tulip girls did not show up in the analysis of the enrolment books can be explained by the fact that they were probably not present during the years of analysis in the former chapters. None of the articles consulted dated from one of these years. Furthermore, they were not found on the passenger lists of the ships at the time of the ‘Tulip Sailings’.

¹⁰² ‘Keukenhof zendt schoonheid vooruit’, 5.

¹⁰³ ‘Keukenhofprinsessen zetten Amerikanen in de bloemetjes in klederdracht van Jacoba van Beieren’, *Leidsch Dagblad*, March 6, 1963, 3, accessed 28-4-2023, <https://leiden.courant.nu/issue/LD/1963-03-06/edition/0/page/3>.

¹⁰⁴ A. van der Tol, ‘Tulip Sailings’, *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, April 1963, 21.

¹⁰⁵ “Bezig zijn met bloemen: heerlijk werk voor bloemenmeisje Nelly van Geest,” *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, May 1964, 26.



Figure 2. Groeneveld, Ary.1962. *Four flower girls on board of the ss 'Ryndam'*. March 5, 1962. Photography. Rotterdam City Archive.

Lavatory Lady

Lavatory ladies were supposed to keep the bathrooms and toilets on board clean. It was specifically asked in vacancies that these women were between the ages of 30 to 40 years old, and preferably with knowledge of the English language.¹⁰⁶ It is remarkable that the HAL sought female personnel within this age range, as women with this age were usually married with children.

¹⁰⁶ Holland-America Line, 'Lavatory-juffrouw', *Algemeen Dagblad*, December 27, 1967, accessed 28-4-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBPERS01:002851047:mpeg21:a00232>.

With the information from the registration books, it becomes clear that these women were indeed older. During trip 54 with the *Grote Beer* in 1961, two lavatory ladies were present. Ana M. Ranshuysen was 46 years old, and Miena Steger was 51 years old.¹⁰⁷ There were no testimonies to be found on the position of lavatory ladies, only vacancies. So, the only thing that is known, is that they had to keep the sanitary clean. The question thus remains, why they were required to have an age of above 30 years old, and how that related to their specific tasks.

¹⁰⁷ 1956-1960, Reis 52 t/m 99 *Grote Beer* 1961-1963, Reis 2 t/m 26 *Grote Beer*, Rotterdam City Archive, Archives of the Holland-Amerika Line (HAL): personnel. Collection ID: 318-06, crossing 45.

Nanny

The nanny oversaw the children's room on board.¹⁰⁸ The children's room was a place where children could play, and participate in all kinds of activities, under the watch of the nanny.¹⁰⁹

Within the collection of the Maritime Museum, there is a scrapbook of a woman in the position of nanny at the HAL ships, Mary Soulier. She later became stewardess. There are not many notes, however, the photographs in the scrapbooks demonstrate that her tasks were focused on entertaining the children. This included dress up parties, talent shows, and Dutch traditional games like *koekhappen* ('biting gingerbread', a children's game where gingerbread is hung up on a string, and children must bite the gingerbread off, without using their hands). In December, she would also attend, and

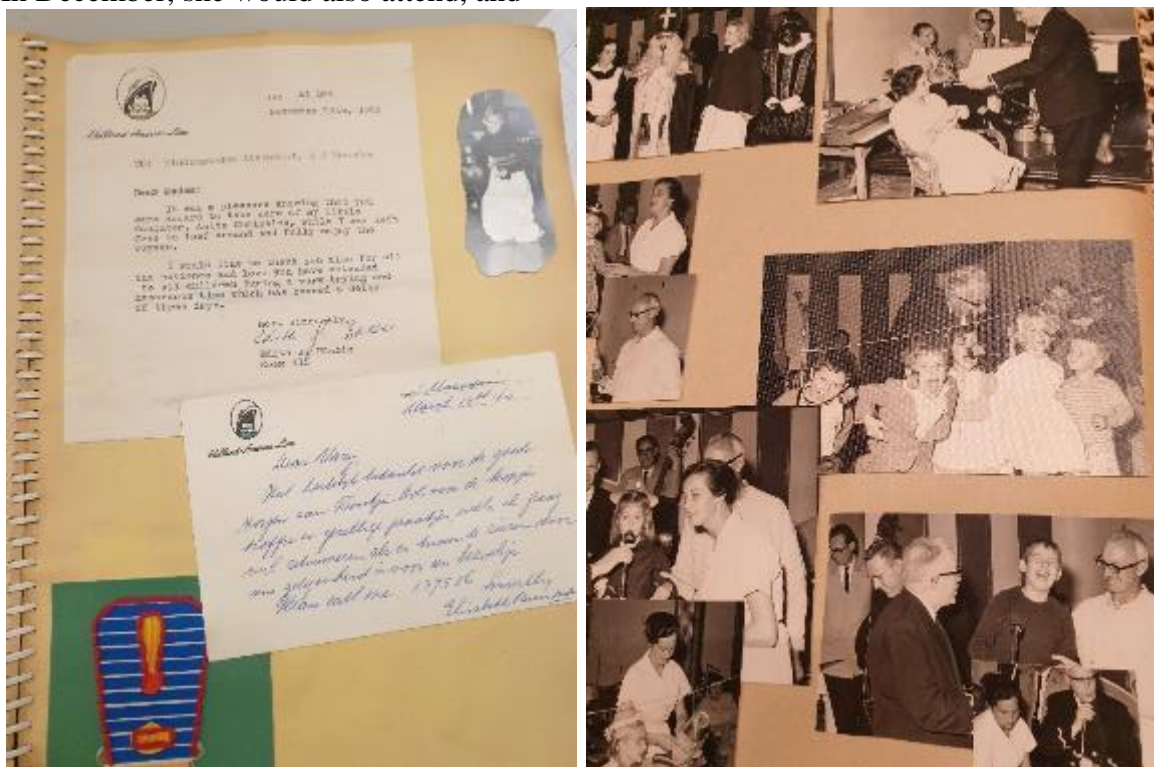


Figure 3. and 4. Soulier, Mary. 1959-1964. Scrapbooks by Mary Soulier composed during her travels. Maritime Museum Rotterdam.

probably organise Saint Nicolas parties for the children. From the scrapbook, it becomes clear that her tasks as nanny were quite intensive. She likely spent entire days entertaining and watching children, also considering the many 'thankyou notes', accompanied with tips. from the parents that she received.

¹⁰⁸ A.S. 'Reis naar – en door- de VS. Afscheid van Nederland, eerste dagen aan boord', *Overijsselsch Dagblad*, June 10, 1952, 3, accessed 28-4-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001258057:mpeg21:a00078>.

¹⁰⁹ Rotterdamse redactie, 'Bezichtiging kost een hele dag: iets over de inrichting', *Algemeen Handelsblad*, August 6, 1959, 9, accessed 28-4-2023 <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBNRC01:000036794:mpeg21:a0112>.

Hostess

A hostess on board of the Holland-America Line mainly engaged with the first class on board. However, she also organised smaller parties for the second and third class, and for children. A testimony was given by madam K. Peeters. She worked on the *Nieuw Amsterdam*. She mostly worked on the first class but explained that she would also organize parties for the second and third class, including children. She stated that she was often occupied with keeping company of American older ladies, who were travelling alone. The job also entailed devising tactful solutions for problems with the guests on board.¹¹⁰ Peeters also declared that she would sometimes initiate contacts between businessmen if they had the same interest.

She called her job ‘interesting’ as not a single person is the same. The hostesses had two days of rest when she would arrive back in the Netherlands, as she had to enrol for the next crossing on the *Nieuw Amsterdam*. Peeters explained her working day would usually start around 10 o’clock in the morning, and that her shift would end after midnight.¹¹¹ This means hostesses worked over 14 hours a day during the crossing, and they would not have much rest during the work. Taking all the above into account, the position of hostess resembled of that of the social directress, but a hostess would be organising less amusement, and was more focused on personal contact between the passengers. It is also known that the term ‘social directress’ was made up to prevent confusion with hostesses, meaning that the jobs were truly different from each other.¹¹²

Stewardess

There are not many testimonies to be found from stewardesses that worked on board of the HAL ships. The tasks they had to fulfil were different from those of the hostess and the social directress. However, they did have the task to welcome passengers on board and guide them to their cabins. Whenever there was no nanny, they had to watch the children.¹¹³ Passengers were able to call stewardesses through a button in their cabin, meaning that they had a serving or assisting kind of task.¹¹⁴ Furthermore, they were expected to keep everything clean within the cabins of the passengers. They had to tidy the bed, change the bed every two days, clean

¹¹⁰ ‘Trouw voor de vrouw: sfeer scheppen op de oceaan’, *Trouw*, June 16, 1956, 11, accessed 28-4-2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCDDD:010822493:mpeg21:a0224>.

¹¹¹ ‘Trouw voor de vrouw: sfeer scheppen op de oceaan’, 11.

¹¹² ‘Bereide vrouwen aan boord vertegenwoordigsters van twee werelden troffen elkaar op de oceaan’, 9.

¹¹³ ‘STEWARDESS: Gewone, hardwerkende vrouw’, *Algemeen Handelsblad*, December 12, accessed 26-5-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBNRC01:000037328:mpeg21:a0132>.

¹¹⁴ Holland-America Line, ‘Advertentie’, *Limburgsch Dagblad*, August 28, 1965, 3, accessed 28-4-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010526507:mpeg21:a0028>.

the bathrooms, and change the towels.¹¹⁵ The bathrooms they had to clean were specifically those of the cabins, as other bathrooms were cleaned by lavatory ladies.

Television Announcer

The HAL had a television service on board of the *Rotterdam*, which was installed in December 1963.¹¹⁶ This service was for both the tourist class, as well as the first class. The television announcer on board was Ineke Albers.¹¹⁷ She was the secretary of commodore C.G. Kooyman at the *Rotterdam*, which means she had multiple jobs on board of the ship.¹¹⁸ As the television-announcer, she declared she was very intimately involved with the installation. The new equipment allowed the passengers and crew to be in closer contact with the outside world, but it was also used to enforce communication within the ship itself. It was argued that it was a ‘historical moment’, as it is likely that she was the first television announcer employed at sea.¹¹⁹

Bath Maid/Lifeguard

As the crossings and cruises with HAL started to become more luxurious, swimming pools were also present on board. These were both inside, as well as on the deck of the ship. The HAL had employed a bath maid to demonstrate skills to the passengers. Miss Frances Gaar was one of those bath maids. Her tasks were for example to teach passengers how to swim underwater, wearing goggles.¹²⁰ This was probably done on board of cruises, to enhance passenger’s entertainment on the destinations.

Assistant Purser

The position of assistant purser was an officer’s position, and these were usually only performed by men. However, in the year 1966, the first female assistant purser took her position on the *Rotterdam*. her name was Puck Blaauw-van der Krocht. She argued in a newspaper article that at first, the other officers (men) were not keen on her taking this position. However, after a while they got used to it. Her tasks as an assistant purser were

¹¹⁵ Willy Werkman, ‘Wat steekt hierachter?’ *Beatrijs; katholiek weekblad voor de vrouw*, Jrg 23, 1965, No. 4, November 20, 1965, 24, accessed 28-4-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKDC07:006825002:00022>.

¹¹⁶ A. van den Tol, ‘Nieuwe Tv-Apparatuur’, *Samenspel: Orgaan Voor Het Vloot-, Wal-, En Kantoorpersoneel Der Holland-Amerika Lijn*, February 1964, 15.

¹¹⁷ ‘Televisie op “Rotterdam”’. De wereld op het scherm’, *Holland America Nieuws*, February 1964, 1.

¹¹⁸ Van den Tol, ‘Nieuwe Tv-Apparatuur’, 15.

¹¹⁹ Ibid.

¹²⁰ ‘Klaar voor onderwater’, *Holland-Amerika Lijn Nieuws*, April 1968, 5.

mainly focused on secretary work, which means that even though she was a woman in a traditionally ‘male’ position, she was expected to do mainly ‘female’ tasks.¹²¹

She quit her job once she got married with another seafarer on the *Rotterdam* in 1970. Blaauw-van der Krocht herself argued that the life on shore was disappointing in the sense that she ‘had become spoiled’ on board. On shore, she was expected to maintain the household, which she did not have to do before.¹²²

Steerswoman

In the year 1970, the HAL announced that the position of steersman would be opened for women as well. The HAL was the first shipping company to make this decision. Before 1970, there were only female steersmen on Eastern European and Norwegian ships.¹²³ The HAL explained its decision by arguing that there was a growing number of requests done by girls if they could attend seafaring schools in the Netherlands.¹²⁴ The director of the seafaring school ‘Abel Tasman’ at Delfzijl at the time, S.J. Posthumus confirmed this, as he consulted with the HAL if it would be possible to hire female steersmen, if he would allow them at his school.¹²⁵

Even though this decision sounds like a revolutionary and emancipated decision made by the HAL, it received some backlash. In the first place since the women were in first instance only perceived fit for passenger liners, instead of cargo ships, since the accommodation was not built for a woman, and it would be easier to create a liveable environment on passenger ships.¹²⁶ Nevertheless, the HAL did not rule out that women could eventually work on roll on/roll of containerships.¹²⁷ Another reason for this was the opinion of seafaring schools that not all tasks of a steersman were suitable for a woman, since the loading and unloading of cargo is usually ‘unattractive’.¹²⁸ Furthermore, women would then have to work at the coast of Africa, which was considered as a higher risk, according to the

¹²¹ Karen Auer, “‘vrouw en kip de pest op schip.’ Eeste vrouwelijke officier”, *Algemeen Dagblad*, 23 July 2008, accessed 31-3-2023, <https://beeldbank.verenigingdelijn.nl/pdfjs/web/viewer.html?file=/media/pdf/1118-vdl100-243-653-00293.pdf#search=&phrase=true>.

¹²² Auer, ‘vrouw en kip de pest op het schip’.

¹²³ ‘Stuurvrouwen’, *De Nieuwe Limburger*, 11 May 1970, 7, accessed 16-3-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMCC01:048171007:mpeg21:a00083>.

¹²⁴ Scheepvaartredactie, ‘HAL heft plaats voor stuurvrouwen’, *Algemeen Dagblad*, 2 February 1970, 3, accessed 16-3-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBERS01:002844001:mpeg21:a00032>.

¹²⁵ ‘Esse Wortel van Vlieland: het enige meisje op Zeevaartschool Delfzijl’, *Leeuwarder Courant: Hoofdblad van Friesland*, 18 February 1970, 9, accessed 16-3-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010618374:mpeg21:a0186>.

¹²⁶ Co Berkenbosch, ‘Zeevaartschooldirecteur Posthumus wil wel met vrouwen in zee. Staat de beste stuurvrouw nog aan wal?’ *De Telegraaf*, 3 February 1970, Dag edition, 5, Accessed 16-3-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011197882:mpeg21:a0184>.

¹²⁷ Scheepvaartredactie ‘HAL heeft plaats voor stuurvrouwen’, *Algemeen Dagblad*, February 2, 1970, 3.

¹²⁸ ‘Esse Wortel van Vlieland’, 9.

Association of Captains and Officers. Even though this association was in favour of equal treatment, salary, and rights for men and women in the same position.¹²⁹ Other tasks, like navigating was more suitable for women, according to seafaring schools. This, while the HAL claimed that steerswomen would have the same growth opportunities in their job, ‘in principle’.¹³⁰ This statement specifically is what caused commotion among *Dolle Mina*, who argued that the words ‘in principle’ in this sentence were highly discriminating. In fact, *Dolle Mina* argued that the whole line about the same growth opportunities was discriminating and should not have been mentioned at all.¹³¹

To add to the discussion, some journalists argued that the decision by the HAL was made under the pressure of *Dolle Mina*, even though the HAL claimed that this was not the case.¹³² The HAL itself even called the decision not revolutionary, since the company had women do specific female tasks for years, which they had good experiences with.¹³³ The laid-back attitude the HAL had towards this topic feels paradoxical, since the news received a lot of attention by the Dutch press. A potential reason for this laid-back attitude, is the underlying motive the shipping company had. There was a shortage of steersmen, and by allowing women in the same position, they hoped that more men and boys would sign up for the seafaring school.¹³⁴ Thus, it was not necessarily about female emancipation, but about the promotion of the steersman profession for men.

The first steerswoman student employed at the HAL was Esse Riekje Agter. Her first crossing started at August 12, 1971. What stands out, is that she was not employed at a passenger ship, even though this seemed like the first preference for the HAL. Esse Riekje was employed at a container ship called the *Atlantic Crown*.¹³⁵ There was a lot of press present at her first day, as at least nine Dutch newspapers wrote about the event. During these interviews, she told the press that she would like to become a captain one day, however she did not think that she would even achieve that position. She thought that the position of first

¹²⁹ Scheepvaartredactie, ‘HAL wil vrouwen aan het roer: welkom aan boord maar dan geen discriminatie’, *Algemeen Dagblad*, 9 October 1970, 7, accessed 16-3-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBPERS01:002856008:mpeg21:a00095>.

¹³⁰ Scheepvaartredactie, ‘HAL heeft plaats voor stuurvrouwen’, 3.

¹³¹ ‘Vrije vrouwen vraagstuk. Vrouwen vooruit! (Maar dan écht). Dolle Mina: pas op voor tactiek van verschroeiende aarde’, *De Telegraaf*, 14 February 1970, accessed 16-3-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011197892:mpeg21:a0718>.

¹³² Scheepvaartredactie ‘HAL heeft plaats voor stuurvrouwen’, 3.

¹³³ ‘Traditie van vader op dochter? Stuurmanscarrière (Bij de HAL) Voor vrouwen geen wensdroom meer’, *Holland-Amerika Lijn Nieuws*, April 1970, 1–2.

¹³⁴ Berkenbosch, ‘Zeevaartschooldirecteur Posthumus wil wel met vrouwen in zee’, 5.

¹³⁵ ‘Esse Riekje Agter uit Vlieland, Nederlands eerste vrouwelijke stuurmansleerling, is gisteren uit Rotterdam naar New York vertrokken’, *Leeuwarder Courant: Hoofdblad van Friesland*, 13 August 1971, accessed 16-3-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010618797:mpeg21:a0203>.

steerswoman would be more realistic to achieve.¹³⁶ This means that despite her appointment in a position that was always considered a job for a man, she still did not have faith in the emancipation. Nevertheless, she was depicted as a figurehead herein.¹³⁷ The *Dagblad voor Nederland* published the line: ‘Fortunately we are no longer that childish that we say, ‘that’s nothing for a woman’.’¹³⁸ Meaning that there was more optimism about female emancipation in the press.

Additional jobs

Since 1961, the women employed at the HAL were also allowed to become lifeboatwoman. Before 1961, it was never the case that these women had additional tasks like these. In *Samenspel*, there was an article describing the process of this decision.

As the law requires to have enough lifeboatmen on board to man all lifeboats, the HAL did a call for employees that would be willing to follow a training for this. The nurse A.C. (Ted) Woerlee then made the statement: ‘can’t we participate in that?’ referring to the female staff.¹³⁹ As this question was never asked before, the HAL needed some time to decide whether this was possible. The law simply did not exclude women from this position, which is why the shipping company decided that she was allowed to follow the training, together with 47 men. Woerlee was one of the best of her class, and she passed the exam, making her the first lifeboatwoman of the Port of Rotterdam.¹⁴⁰

Later, it was more common that women became a lifeboatwoman. For example, on the *Ryndam*, in 1969, 12 stewardesses were trained. They were keen on succeeding, so they quizzed each other and started training for the rowing exam. There was a total of 30 who passed the exam, among whom 11 of the stewardesses.¹⁴¹ Here, it can be seen again that there was a diversity of tasks among the employed women.

¹³⁶ ‘Esse Riekje wil best kapitein worden’, *De tijd: dagblad voor Nederland*, 13 August 1971, accessed 16-3-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011235900:mpeg21:a0083>.

¹³⁷ ‘Vrouw op de brug’, *Nieuwsblad van Het Noorden*, 13 August 1971, 4, 16-3-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011016110:mpeg21:a0007>.

¹³⁸ ‘Nederland heeft eerste zeevrouw’, *De tijd: dagblad voor Nederland*, 14 August 1971, 11, Accessed 16-3-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011235901:mpeg21:a0292>.

¹³⁹ A. van den Tol, ‘Eerste vrouwelijke sloepsgast in de Rotterdamse haven’, *Samenspel: Orgaan Voor Het Vloot-, Wal-, En Kantoorpersoneel Der Holland-Amerika Lijn*, June 1961, 8.

¹⁴⁰ Van den Tol, ‘Eerste vrouwelijke sloepsgast in de Rotterdamse haven’, 9.

¹⁴¹ G.I. Vooys, ‘Prettig varen op de Ryndam: 30 geslaagden, onder wie 11 dames’, *Samenspel: Orgaan Voor Het Vloot-, Wal-, en Kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, February 1969, 4.

Conclusion

To conclude, there was a great diversity of jobs women could have on board of the HAL ships. The telephone operator, the social directress, the hairdresser, the flower/tulip girl, the lavatory lady, the nanny, the hostess, the stewardess, the television announcer, the bath maid the assistant purser, and the steersman were jobs that came forward in newspaper articles. The jobs differ slightly from those that appeared in the enrolment books, as described in the first chapter. There were no testimonies in newspapers found of female clerks. The flower girls also did not appear in the enrolment books, nor did the television announcer, however, she was known to be a secretary. This difference could be due to the fact that not all enrolment books of the fleet were available for the demarcation.

The lavatory ladies were in charge of keeping the lavatory clean and were usually older of age. The social directress and hostess had similar tasks; however, the social directress had more responsibilities towards maintaining social contact with the passengers. The bath maids, or lifeguards, oversaw the swimming pools and they taught passengers certain swimming skills to enhance their enjoyment during the different locations of the cruise. The nanny oversaw the children's room and the entertainment of children on board. The flower girls had a central position during the 'Tulip Sailings' and taught the passengers about the flowers in the Netherlands. The hairdressers cut the hair of ladies in the hair salon during set intervals. Women had also the option to perform additional jobs. Since 1961, they were able to become lifeboatwoman. The women of the HAL had a scoop with this position in the Port of Rotterdam.

Later, women were able to take jobs that were traditionally performed by men, like the position of steersman and assistant purser. Even though the HAL argued that this decision was not under pressure of *Dolle Mina* and female emancipation, the tension by the movement and the company was felt in multiple news articles. The television announcer, assistant purser, steerswoman, and lifeboatwoman did not show up in the enrolment books, however, this can be explained by the fact that especially for the last years of the demarcation, there were not that much enrolment books that could be consulted. Furthermore, the 'Tulip Sailings' might not have occurred during the analysed years, explaining the lack of tulip girls in the enrolment books.

Chapter 4 – Motivations for Women working on the Holland-America Line, 1951-1971

Introduction

In this chapter, the motivations for women who worked at the HAL will be described and analysed. This will be done through the sub question: Which factors determined women's motivations of working at the HAL between 1951 and 1971? First there will be a short overview of how Dutch women integrated in the labour market.

Women in the Dutch Labour Market

At the end of the nineteenth century, the paid labour that women did was commonly seen as inferior.¹⁴² In 1937, a law was accepted that women who worked as civil servants were fired as soon as they got married.¹⁴³ Until the second half of the twentieth century, the Dutch labour market overall can be considered as a masculine world. Within Dutch families there was a straightforward division of tasks for husband and wife. The husband was the breadwinner, and he was responsible for the financial maintenance of the family, whereas the wife took care of the household and the children. As soon as women got married, they were usually fired, so they would be able to devote themselves to family life and household tasks. Furthermore, they were considered incapacitated and were not allowed to open a bank account without their husband's permission.¹⁴⁴

In December 1957, the ban on employed married women working as civil servants was lifted. The motion was filed by Connie Tendeloo, who also pleaded for the dismissal of incapacitation of married women.¹⁴⁵ This motion opened opportunities for women to participate more in the labour market, especially in combination with the second wave of feminism at the end of the 1960s. However, if these women were married and had children, they would usually opt for a parttime job, as this option would make it easier to combine their job with raising children and doing household tasks.¹⁴⁶ It became a trend during the 1970s that

¹⁴² 'Werk en vrouw', Atria, February 16, 2016, accessed 6-3-2023, <https://atria.nl/nieuws-publicaties/werk-en-zorg/werk-en-vrouw>,

¹⁴³ Wil Portegijs et al., 'Verdeelde tijd' (Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau, 2008), 24, accessed 6-3-2023, <https://repository.scp.nl/bitstream/handle/publications/878/Verdeelde%20tijd.pdf?sequence=1>.

¹⁴⁴ Tanja Traag, 'Opleiding en werk: twee generaties vrouwen vergeleken' (Centraal Bureau voor de Statistiek, July 30, 2020), accessed 6-3-2023, <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/statistische-trends/2020/opleiding-en-werk-twee-generaties-vrouwen-vergeleken?onepage=true>.

¹⁴⁵ Anneke Linders, 'Tendeloo, Nancy Sophia Cornélie (1897-1956)', ING Project, Digitaal Vrouwenlexicon van Nederland (Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, December 23, 2022), accessed 6-3-2023, <https://resources.huygens.knaw.nl/vrouwenlexicon/lemmata/data/Tendeloo>.

¹⁴⁶ Portegijs et al., 'Verdeelde Tijd', 24.

women did not immediately quit their job or were fired as soon as they got married. However, they still stopped participating in the labour market as soon as they got children.¹⁴⁷ Today, this is still the case, even though women have emancipated within the labour market. Men tend to give up less paid work whenever they have children, whereas women are expected to give up paid work to take care of their children.¹⁴⁸

This principle thus also accounts for the time of focus for this research, 1951 until 1971. Research has demonstrated that in 1947, a little over 25% of Dutch women participated in the labour market. In 1970, this increased to 30%.¹⁴⁹ The growth of the number of women between 15 and 64 years participating in the labour market, was because married women had more options to participate, while young, unmarried girls were able to follow more education than before.¹⁵⁰ Yet, fulltime labour for women with children was too big of a step, and a parttime culture started to rise.¹⁵¹

Since *Dolle Mina* and the MVM were active during the period of increase, the second wave of female emancipation had an influence on the growing participation of women in the labour market. Despite this, the most important goal for *Dolle Mina* and the MVM was equality as it was one of the leading figures of MVM, Joke Smit, who pleaded for a five-hour workday for both men and women, to create more equality in the work field and the household.¹⁵² This need for equality was also expressed through a need for equal education opportunities, which also led to the demand for women to be accepted into seafaring schools.

However, the growing number of opportunities resulted in a higher parttime participation rate for women. The parttime employment culture made it possible for women to balance work life and family life. This is quite unique for Dutch culture.¹⁵³ Moreover, one could argue that this development was mainly for economic reasons, as married women in the Netherlands in the 1970s were mainly hired to fill up temporarily peaks in demand, that

¹⁴⁷ Anneke van Doorne-Huiskes and Joop Schippers, 'Vrouwen op de arbeidsmarkt: een succesvolle worsteling', *Tijdschrift voor arbeidsvraagstukken* 26, no. 4 (2010): 402.

¹⁴⁸ Yassine Khoudja and Fenella Fleischmann, 'Gender Ideology and Women's Labor Market Transitions Within Couples in the Netherlands', *Journal of Marriage and Family* 80, no. 5 (2018): 1087–88, <https://doi.org/10.1111/jomf.12510>.

¹⁴⁹ Kea Tijdens, 'Een wereld van verschil: arbeidsparticipatie van vrouwen 1945-2005' (Rede, in verkorte vorm uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van gewoon hoogleraar met de leerplicht arbeid, organisatie en emancipatie, Erasmus Universiteit Rotterdam, March 3, 2006), 1–2.

¹⁵⁰ Tijdens, 'Een wereld van verschil', 2–3.

¹⁵¹ Van Doorne-Huiskes and Schippers, 'Vrouwen op de arbeidsmarkt: een succesvolle worsteling', 406.

¹⁵² Irene Costera Meijer, 'Smit, Johanna Elisabeth (1933-1981)', ING Project (Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, January 25, 2023), accessed 8-5-2023, <https://resources.huygens.knaw.nl/vrouwenlexicon/lemmata/data/Kool-Smit>.

¹⁵³ Nicole Bosch, Anja Deelen, and Rob Euwals, 'Is Part-Time Employment Here to Stay? Working Hours of Dutch Women over Successive Generations', *LABOUR* 24, no. 1 (2010): 36, <https://doi.org/10.1111/j.1467-9914.2010.00470.x>.

required hardly any training.¹⁵⁴ Now, as working on board would have required women to be away from home for a while, it would have been unlikely they had young children, since it was usually their task to take care of them. The overall position of women in the labour market does raise the question of why women wanted to work on board of ships.

Testimonies

The analysis of the articles provided several motivations for women to work on board of the HAL ships. These will be explained below.

Search for adventure

One of the motivations that came forward was the search for adventure. Ineke Meulder, one of the flower girls in 1963, explained that she wanted to experience some adventure. She had a job, as a teacher, and arranged a substitute for her class for the period that she was on board. She also did not follow any other training to become a flower girl, so the sense of adventure was something that motivated her to take this job.¹⁵⁵

The nurse I. Laurijssen explained she had a similar motivation. She said in 1968 that she had ‘adventurous blood, and that is why she wanted to do something different’.¹⁵⁶ Yet, she thought moving abroad was too drastic, so this was a good midway. She was seeing something of the world, but still visited home quite regularly. However, the job was far from romantic, as she explained herself.¹⁵⁷

Another testimony was made by hostess madam K. Peeters. She noticed the vacancy for the position of social directress per coincidence while she was reading the newspaper during a vacation.¹⁵⁸ She refers to the crossings as ‘interesting’, but mainly because of the people she met. For her, the social aspect of the job must have been a great motivator.¹⁵⁹

The argument for adventure was mainly made by young, unmarried women. Moreover, taking up a job on board could have been a way to leave home, the parental house. This is not mentioned in any of the testimonies. It is unlikely that these women would have said this with the consciousness of her words being published in an article.

¹⁵⁴ Timon de Groot, ‘Making Part-Time Work a Fully-Fledged Alternative: How the Dutch Social Partners Responded to a Dual Labour Market, 1966–1993’, *Labor History* 62, no. 5–6 (November 2, 2021): 764, <https://doi.org/10.1080/0023656X.2021.1994533>.

¹⁵⁵ ‘Keukenhof zendt schoonheid vooruit’, 7.

¹⁵⁶ Vooy's, ‘Gesprek met een verpleegster’, 3.

¹⁵⁷ Ibid.

¹⁵⁸ ‘Trouw voor de vrouw sfeer scheppen op de oceaan’, 11.

¹⁵⁹ Ibid.

Needing the money

For others, the main motivator was needing the money. For instance, hairdresser Dini Bosker argued that her choice of working on board of the *Nieuw Amsterdam* was more of a practical one. Bosker was trained as a hairdresser and already had a couple of years of experience as hairdresser and beautician, and was working on obtaining her establishment certificate, so she met the requirements for the job. Despite this, she explained that she was young and wanted to see the world, making working on board of a ship a pleasant side issue.¹⁶⁰

Other women probably had their job as a ‘side job’ through connections. The student J. Tegelaar for example, got her job as flower girl through her father, who worked at the Keukenhof. She was a flower/tulip girl in 1969. Her seemingly rather ‘easy’ way in, is what could have motivated her to become a flower girl.¹⁶¹ As the flower girls only worked for a couple of crossings, during the ‘Tulip Sailings’, it would be an easy way to combine both being a student and earning some money.

Accompanying a relative

As the analysis of the enrolment books in chapter 2 have demonstrated, from 1961 onwards, secretaries were on board of the HAL ships. At least from some women it was traceable that these were wives of seafaring men, as they would share a surname.¹⁶² On top of that, more evidence was found in an article in *Samenspel*, where a captain’s wife gave her opinion on the HAL’s decision to hire female seafaring personnel. In this article, written by herself, she mentioned that she was not only the captain’s wife, but also his secretary.¹⁶³

Conclusion

To conclude this chapter, from 1957 onwards, married women were no longer allowed to be resigned by law if they worked as civil servant. However, the participation in the labour market started to grow from the late 1960s, and early 1970s onwards. Young women had

¹⁶⁰ ‘Ik kapte op zee het haar van prinses Beatrix’, 5.

¹⁶¹G.I. Vooys, ‘Bloemenmeisje aan boord van de Noordam’, *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, May 1969’. 4.

¹⁶² *Rijndam 1967*, Archives of the Holland-Amerika Line (HAL): personnel. Collection ID: 318-06, inventory number 532.

¹⁶³ A.G. Kuiper-Nap, ‘Vrouwelijke stuurmansleerlingen in de ogen van een kapiteinsvrouw’, *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, March 1970, 6.

more access to schooling, also to seafaring schools. However, women were, and are, more likely to work parttime once they have children.

What motivated women to work on the HAL ships was because they were in search for adventure, and they wanted to travel. Having a job at sea is what made this possible. Moreover, one of the motivators was for some the need for money. They needed a job that suited their skills, and the 'adventurous nature' of the work was more of a pleasant side issue for them. Lastly, some women worked on the HAL ships because they accompanied their relatives. This is known for secretaries of seafaring personnel who were married.

Chapter 5 – Conclusions

In this chapter, the conclusions of the three sub questions will lead to the answering of the main research question: Which factors determined the social position of women who were employed at the Holland-America Line between 1951 and 1971?

The first chapter set out the various jobs women could have on board of the ships of the HAL, and what wage they received, also compared to men in the same position. This data was retrieved from enrolment books from the years 1951, 1956, 1961, and 1966 until 1971. What became clear, is that during the 1950s, the jobs more or less stayed the same. Some jobs were added throughout the years, which were mainly focused on the social aspect and entertainment on board. Although through the years, more jobs became available. However, after 1966, women started to engage more and more in jobs that were earlier only open for men, like clerk, or servant. Moreover, women were able to make more promotions and become 'first stewardess' for instance. Despite all these developments, women have made less wage than men in the same job throughout these years.

The third chapter explained how these women perceived their jobs, and how they experienced it based on published articles, which also gave a closer insight in how these women experienced their jobs. These sources exposed testimonies and descriptions of telephone operators, social directresses, hairdressers, shop girls, manicurists, nurses, lavatory ladies, nannies, hostesses, stewardesses, bath maids, flower girls/tulip girls, television announcers, assistant pursers, steerswomen, and women working additionally as lifeboatwomen. What the job descriptions and testimonies made clear, was that these women had to work many hours on board, and that most jobs were by no means an easy one. They worked long days and in between crossings, they usually only had a few days off, before heading off again.

The third sub question was about the motivations women had to take a job on board of the HAL ships. A short overview of the history of female labour participation in the Netherlands explained that during the first half of the twentieth century, women lost their jobs as soon as they got married. After it was no longer required by law to fire female civil servants after marriage, not that much changed. Nevertheless, after women started demanding for more schooling options, they also started to work more and more, albeit parttime. After the late 1960s and early 1970s, it became more common that women stopped their paid labour once they had children. These developments led to the question of what motivations women had to work on board of ships, as it required them from being away from home for a while.

One of the motivations women had to work for the HAL then was usually adventure. This was true for young, unmarried women, as the job kept them from home for longer periods of time. Sometimes, the job just came on their paths, they were trained in a certain profession and were looking for a job. Others accompanied a seafaring husband as a secretary. It is an interesting development that with female emancipation, seafaring schools also opened for women, and women were able to enter the men's world of officers, as is described in chapter 3.

So, to answer the research question, the factors that determined the social position of women working for the HAL between 1951 and 1971 was that they were usually young, and likely unmarried women, except for those accompanying their husbands. Some were still studying, and others had a degree that was demanded for the job. Even though some women had similar jobs as men, they always earned less wage. They were looking for adventure, or a job, or both. However, the second wave of female emancipation of the late 1960s and early 1970s demonstrates that their social position changed, in the way that they were finally allowed to attend seafaring schools. The HAL was the first Dutch shipping company to hire steerswomen, and the HAL made clear that 'in principle', women would have the same promotion opportunities as men, meaning they reacted to the emancipation wave led by MVM and *Dolle Mina* and the question for equal pay and opportunities. Despite the company's efforts, putting an emphasis hereon, is exactly what *Dolle Mina* meant with inequality.

Added Value for Public History

The added value for this academic research to public history, is that this research has expanded the knowledge of women employed at passenger liners, and thus women in the maritime sector. This knowledge contributes to the collection policy of the Maritime Museum Rotterdam, which is aimed at collecting more objects and knowledge that generate more inclusivity in society. Being able to address the underexposed role of women in the maritime sector, creates more recognition for women.

Moreover, this academic research could form the basis of a sub theme about women in passenger shipping within the (upcoming) exposition of women in the maritime sector in the Maritime Museum. This academic research has generated more knowledge about this topic, that can be implemented into an exhibition plan. In that case, this academic work should be adapted to a plan that is more understandable and applicable to a broader public than just the

academic field. Furthermore, objects must be added to illustrate the storyline of the women. This goal will be achieved in the additional exhibition plan.

Bibliography Thesis

Primary Sources

- A.S. 'Reis naar – en door- de VS. Afscheid van Nederland, eerste dagen aan boord'. *Overijsselsch dagblad*, June 10, 1952. Accessed 28-4-2023.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001258057:mpeg21:a00078>.
- Auer, Karen. "'vrouw en kip de pest op schip.' Eerste vrouwelijke officier'. *Algemeen Dagblad*, July 23, 2008. Accessed 1-4-2023. Accessed March 31, 2023.
<https://beeldbank.verenigingdelijn.nl/pdfjs/web/viewer.html?file=/media/pdf/1118-vd1100-243-653-00293.pdf#search=&phrase=true>.
- 'Bereisde vrouwen aan boord vertegenwoordigsters van twee werelden troffen elkaar op de oceaan'. *Leeuwarder courant: hoofdblad van Friesland*, December 4, 1954. Accessed 13-3-2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010613966:mpeg21:a0184>.
- Berkenbosch, Co. 'Zeevaartschooldirecteur Posthumus wil wel met vrouwen in zee. Staat de beste stuurvrouw nog aan wal?' *De Telegraaf*, February 3, 1970. Accessed 16-3-2023.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011197882:mpeg21:a0184>.
- 'Bloemenfestijn Op HAL-Schepen'. *Het vrije volk: democratisch-socialistisch dagblad*, March 23, 1966. Accessed 2-3-2023.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010955993:mpeg21:a0195>.
- 'Dagboek van een Rotterdammer'. *Het Rotterdamsch parool*, June 14, 1949. Accessed 2-3-2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMSARO02:164872136:mpeg21:a00037>.
- Dolle Mina. Een rebelse meid is een parel in de klassenstrijd*. Amsterdam: Socialistiese Uitgeverij, 1970.
- 'Eindhovense chieff-hostess op wereldtentoonstelling. Vier dames spreken gemiddeld zes vreemde talen'. *Eindhovensche dagblad*. March 6, 1958. Accessed 13-3-2023.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMRHCE02:163627055:mpeg21:a00014>.
- 'Esse Riekje Agter uit Vlieland, Nederlands eerste vrouwelijke stuurmansleerling, is gisteren uit Rotterdam naar New York vertrokken'. *Leeuwarder courant: hoofdblad van Friesland*, August 13, 1971. Accessed 16-3-2023.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010618797:mpeg21:a0203>.
- 'Esse Riekje wil best kapitein worden'. *De tijd: dagblad voor Nederland*, August 13, 1971. Accessed March 16-3-2023.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011235900:mpeg21:a0083>.

- 'Esse Wortel van Vlieland: het enige meisje op zeevaartschool Delfzijl'. *Leeuwarder courant: hoofdblad van Friesland*, February 18, 1970. Accessed 16-3-2023.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010618374:mpeg21:a0186>.
- Groeneveld, Ary. *Vier Bloemenmeisjes Aan Boord van Ss. 'Ryndam'*. March 15, 1963. Fotografie. 6469-2. Stadsarchief Rotterdam. Accessed 5-12-2022.
<https://hdl.handle.net/21.12133/A79DD60F15EF4609B40AD3EF6D35B0EC>.
- Haagse Redactie 'Nederland op de Expo '58: vier gastvrouwen staan bezoekers in tien talen te woord'. *Arnhemsche courant*, March 7, 1958. Accessed 13-3-2023.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB19:000311056:mpeg21:a00039>.
- Holland-America Line. 'Advertentie'. *Limburgsch Dagblad*, August 28, 1965. Accessed 28-4-2023, 2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010526507:mpeg21:a0028>.
- Holland-America Line. 'Lavatory-juffrouw'. *Algemeen Dagblad*, December 27, 1967. Accessed 28-4-2023.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBPERS01:002851047:mpeg21:a00232>.
- 'Ik kapte op zee het haar van prinses Beatrix'. *Nieuwsblad van het Noorden*, August 2, 1960. Accessed 28-4-2023.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010678489:mpeg21:a0096>.
- 'Keukenhof zendt schoonheid vooruit'. *Nieuwe Haarlemsche courant*, March 6, 1963. Accessed 2-3-2023.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMNHA03:179287055:mpeg21:a00098>.
- 'Keukenhofprinsessen zetten Amerikanen in de bloemetjes in klederdracht van Jacoba van Beieren'. *Leidsch Dagblad*, March 6, 1963. Accessed 28-4-2023.
<https://leiden.courant.nu/issue/LD/1963-03-06/edition/0/page/3>.
- 'Klaar voor onderwater'. *Holland-Amerika Lijn Nieuws*, April 1968.
- Kool-Smit, J.E. 'Het onbehagen bij de vrouw, De Gids. Jaargang 130'. *De Gids* 130 (1967): 267–81. Accessed 1-6-2023.
https://www.dbnl.org/tekst/_gid001196701_01/_gid001196701_01_0116.php.
- Kuyper-Nap, A.G. 'Vrouwelijke stuurmansleerlingen in de ogen van een kapiteinsvrouw'. *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, March 1970.
- Maritiem Museum Rotterdam. 'Zakboekje Holland-Amerika Lijn ten name van Cornelia Schreij'. Accessed 12-4-2023.
<https://mmr.adlibhosting.com/ais6V50/Details/collect/83751>.

- Meyden, Henk. Van der. 'Met Holland-Amerika Lijn naar Nieuwe Wereld. Romantiek en talent bloeien op zoutwater'. *De Telegraaf*, January 13, 1961. Accessed 28-4-2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:110588130:mpeg21:a0203>.
- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties. 'Verdrag betreffende de nachtarbeid van vrouwen in de nijverheid werkzaam'. Treaty. Accessed 2-6-2023. <https://wetten.overheid.nl/BWBV0005472/1964-11-13>.
- 'Nederland heeft eerste zeevrouw'. *De tijd: dagblad voor Nederland*, August 14, 1971. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011235901:mpeg21:a0292>. Accessed 16-3-2023.
- Rotterdam City Archive, Archives of the Holland-Amerika Line (HAL): personnel, collection ID: 318-06.
- Rotterdamse redactie. 'Bezichtiging kost een hele dag: iets over de inrichting'. *Algemeen Handelsblad*, August 6, 1959. Accessed 28-4-2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBNRC01:000036794:mpeg21:a0112>.
- Scheepvaartredactie. 'Gastvrouw Luciënne heeft een reisdroom'. *Algemeen Dagblad*, March 29, 1963. Accessed 28-4-2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBPERS01:002814025:mpeg21:a00102>.
- Scheepvaartredactie. 'HAL heeft plaats voor stuurvrouwen'. *Algemeen Dagblad*, February 2, 1970. Accessed 16-3-2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBPERS01:002844001:mpeg21:a00032>.
- Scheepvaartredactie. 'HAL wil vrouwen aan het roer: welkom aan boord maar dan geen discriminatie'. *Algemeen Dagblad*, October 9, 1970. Accessed 16-3-2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBPERS01:002856008:mpeg21:a00095>.
- STEWARDESS: gewone, hardwerkende vrouw'. *Algemeen Handelsblad*, December 12, 1958. Accessed 23-5-2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBNRC01:000037328:mpeg21:a0132>.
- 'Stuurvrouwen'. *De nieuwe Limburger*, May 11, 1970. Accessed 16-5-2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMCC01:048171007:mpeg21:a00083>.
- 'Televiesie op "Rotterdam". De wereld op het scherm'. *Holland-Amerika Lijn Nieuws*. February 1964.
- Tol, A. Van den. 'Bedrijfsbeelden'. *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, May 1958.

- Tol, A. Van den. 'Bezig zijn met bloemen: heerlijk werk voor bloemenmeisje Nelly van Geest'. *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, May 1964.
- Tol, A. Van den. 'Eerste vrouwelijke sloepsgast in de Rotterdamse haven'. *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, June 1961.
- Tol, A. Van den. 'Nieuwe tv-apparatuur'. *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, February 1964.
- Tol, A. Van den. 'Prettig varen op de Ryndam: 30 geslaagden, onder wie 11 dames'. *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, February 1969.
- Tol, A. Van den. 'Tulip Sailings'. *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, April 1963.
- Tol, A. Van den. 'Van maand tot maand: gebeurtenissen in en om ons bedrijf die de aandacht trokken'. *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, April 1962.
- Tol, A. Van den. 'Bezoek aan de linnenkamer'. *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, December 1967.
- 'Traditie van vader op dochter? Stuurmanscarrière (bij de HAL) voor vrouwen geen wensdroom meer'. *Holland-Amerika Lijn Nieuws*, April 1970.
- 'Trouw voor de vrouw: sfeer scheppen op de oceaan'. *Trouw*, June 16, 1956. Accessed 28-4-2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCDDD:010822493:mpeg21:a0224>.
- Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap (1957). Treaty. Accessed 3-6-2023. <http://data.europa.eu/eli/treaty/teec/sign/nld>.
- Vooy's, G.I. 'Bloemenmeisje aan boord van de Noordam' *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, May 1969.
- Vooy's, G.I. 'Gesprek met een verpleegster'. *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, Zomer 1968.
- 'Vrije vrouwen vraagstuk. Vrouwen vooruit! (maar dan écht). Dolle mina: pas op voor tactiek van verschroei'de aarde'. *De Telegraaf*, February 14, 1970. Accessed 16-4-2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011197892:mpeg21:a0718>.
- 'Vrouw op de brug'. *Nieuwsblad van het Noorden*, August 13, 1971. Accessed 16-3-2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011016110:mpeg21:a0007>.

‘Werkende vrouwen „op reis” met Holland-Amerika Lijn’. *Nieuwsblad van het Noorden*, November 24, 1967. Accessed 28-4-2023.

<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010869802:mpeg21:a0335>.

Werkman, Willy. ‘Wat steekt hierachter?’ *Beatrijs; Katholiek weekblad voor de vrouw*, Spaarnestad, Haarlem, November 20, 1965. Accessed 28-4-2023.

<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKDC07:006825002:00022>.

Secondary Sources

Atria. ‘De tweede feministische golf: Feminisme 20ste eeuw’. March 10, 2016. Accessed 13-3-2023. <https://atria.nl/nieuws-publicaties/feminisme/feminisme-20e-eeuw/de-tweede-feministische-golf>.

Atria. ‘Werk en vrouw’. February 16, 2016. Accessed 6-3-2023. <https://atria.nl/nieuws-publicaties/werk-en-zorg/werk-en-vrouw>.

Bosch, Nicole, Anja Deeley, and Rob Ewald. ‘Is Part-Time Employment Here to Stay? Working Hours of Dutch Women over Successive Generations’. *LABOUR* 24, no. 1 (2010): 35–54. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9914.2010.00470.x>.

Collectie Vereniging de Lijn. ‘Rijndam 2 (1951-1972)’. Accessed 17-4-2023.

[https://beeldbank.verenigingdelijn.nl/cgi-bin/documenten.pl?ident=00109&search=VELD%20extra%20Ryndam%20%20\(1951-1972\)&sort=12&inword=2&display=gallery&istart=1](https://beeldbank.verenigingdelijn.nl/cgi-bin/documenten.pl?ident=00109&search=VELD%20extra%20Ryndam%20%20(1951-1972)&sort=12&inword=2&display=gallery&istart=1).

Costera Meijer, Irene. ‘Smit, Johanna Elisabeth (1933-1981)’. ING Project. Instituut voor Nederlandse Geschiedenis. January 25, 2023. Accessed 8-5-2023.

<https://resources.huygens.knaw.nl/vrouwenlexicon/lemmata/data/Kool-Smit>.

Davids, Karel, and Joost Schokkenbroek. ‘Voorbij de oude wereld: nieuwe beroepen op koopvaardij schepen, 1850-1950’. In *Reizen door het maritieme verleden van Nederland*, edited by Anita van Dissel, Maurits Ebben, and Karwan Fatah-Black, 59–68. Walburg Pers, 2015.

Doorne-Huiskes, Anneke van, and Joop Schippers. ‘Vrouwen op de arbeidsmarkt: een succesvolle worsteling’. *Tijdschrift Voor Arbeidsvraagstukken* 26, no. 4 (2010): 400–416.

- Eerste Kamer. 'Invoering van een minimumuurloon: debat samengevat'. February 7, 2023. Accessed 3-6-2023.
https://www.eerstekamer.nl/nieuws/20230207/invoering_van_een_minimumuurloon.
- Farkas, Zoltán. 'Social Position and Social Status: An Institutional and Relational Sociological Conception'. *Human Studies* 45, no. 3 (October 1, 2022): 417–45.
<https://doi.org/10.1007/s10746-022-09640-8>.
- Groot, Edward P. de. *Per mailboot naar Amerika: vijftig jaar Noordatlantische passagiersvaart onder Nederlandse vlag*. Bussum: Unieboek BV, 1980.
- Groot, Timon de. 'Making Part-Time Work a Fully-Fledged Alternative: How the Dutch Social Partners Responded to a Dual Labour Market, 1966–1993'. *Labor History* 62, no. 5–6 (November 2, 2021): 762–80.
<https://doi.org/10.1080/0023656X.2021.1994533>.
- Guns, Nico. *Holland America Line: Short History of a Shipping Company*. Zutphen: Walburg Pers, 2004.
- Hermesen, Sacha, Daniëlle Lankhorst, and Jan Willem de Wijn. 'Bevrouwing: vrouwelijke personeelsleden op passagiersschepen van de Holland Amerika Lijn, circa 1880-1950'. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis* 33, no. 1 (2014): 39–65.
- Jeanes, Emma. 'Femininity'. In *A Dictionary of Organizational Behaviour*. Oxford University Press, 2019. Accessed 6-3-2023.
<https://www.oxfordreference.com/display/10.1093/acref/9780191843273.001.0001/acref-9780191843273-e-106>.
- Jeanes, Emma. 'Gender Roles'. In *A Dictionary of Organizational Behaviour*. Oxford University Press, 2019. Accessed 6-3-2023.
<https://www.oxfordreference.com/display/10.1093/acref/9780191843273.001.0001/acref-9780191843273-e-117>.
- Jeanes, Emma. 'Masculinity'. In *A Dictionary of Organizational Behaviour*. Oxford University Press, 2019. Accessed 6-3-2023.
<https://www.oxfordreference.com/display/10.1093/acref/9780191843273.001.0001/acref-9780191843273-e-174>.
- Kemp, Peter, ed. 'Steerage'. In *The Oxford Companion to Ships and the Sea*. Oxford University Press, 2007. Accessed 28-5-2023.

<https://www.oxfordreference.com/display/10.1093/acref/9780199205684.001.0001/acref-9780199205684-e-2354>.

Keukenhof. 'Over Keukenhof'. Accessed 1-6-2023. <https://keukenhof.nl/nl/over-keukenhof/>.

Khoudja, Yassine, and Fenella Fleischmann. 'Gender Ideology and Women's Labor Market Transitions Within Couples in the Netherlands'. *Journal of Marriage and Family* 80, no. 5 (2018): 1087–1106. <https://doi.org/10.1111/jomf.12510>.

Kitada, Momoko, Erin Williams, and Lisa Loloma Froholdt, eds. *Maritime Women: Global Leadership*. Vol. 3. WMU Studies in Maritime Affairs. Berlin, Heidelberg: Springer, 2015. <https://doi.org/10.1007/978-3-662-45385-8>.

Linders, Anneke. 'Tendeloo, Nancy Sophia Cornélie (1897-1956)'. ING Project. Digitaal Vrouwenlexicon van Nederland. Instituut voor Nederlandse Geschiedenis. Accessed 6-3-2023. <https://resources.huygens.knaw.nl/vrouwenlexicon/lemmata/data/Tendeloo>.

Miller, William H. *Holland America Liners 1950-2015*. Amberley Publishing Limited, 2016.

OECD. 'What Are Masculinities?' In *Man Enough? Measuring Masculine Norms to Promote Women's Empowerment*, by OECD. Social Institutions and Gender Index. OECD, 2021. <https://doi.org/10.1787/80868812-en>.

Office of the Historian. 'Milestones: 1921–1936: The Immigration Act of 1924 (The Johnson-Reed Act)'. Accessed May 29, 2023. <https://history.state.gov/milestones/1921-1936/immigration-act>.

Portegijs, Wil, Mariëlle Cloïn, Saskia Keuzenkamp, and Eefje Steenvoorden. 'Verdeelde tijd'. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau, 2008. Accessed 1-5-2023.

<https://repository.scp.nl/bitstream/handle/publications/878/Verdeelde%20tijd.pdf?sequence=1>.

Public Relations. 'Brochure geschiedenis van de Holland Amerika Lijn', July 6, 1970. Maritiem Museum Rotterdam. MAG 26F Broch 63.

Ragúz, María. 'Masculinity and Femininity: An Empirical Definition'. Katholieke Universiteit Nijmegen, 1991.

Ribberink, Anneke. 'Radicaal maar toch redelijk. Het ontstaan van de Aktiegroep Man Vrouw Maatschappij (MVM)'. *Amsterdams Sociologisch Tijdschrift* 16, no. 3 (December 1, 1989): 31–51. <https://ugp.rug.nl/ast/article/view/23445>.

- Tijdens, Kea. 'Een wereld van verschil: arbeidsparticipatie van vrouwen 1945-2005'. Rede, in verkorte vorm uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van gewoon hoogleraar met de leerplicht arbeid, organisatie en emancipatie, Erasmus University Rotterdam, March 3, 2006.
- Tijsseling, Anna. 'De tweede feministische golf in Nederland. Een historiografische inleiding'. *Leidschrift: Vrijheid, Gelijkheid, Zusterschap. De Tweede Feministische Golf* 30, no. mei (2015): 7–30. <https://hdl.handle.net/1887/72893>.
- Traag, Tanja. 'Opleiding en werk: twee generaties vrouwen vergeleken'. Centraal Bureau voor de Statistiek, July 30, 2020. Accessed 6-3-2023. <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/statistische-trends/2020/opleiding-en-werk-twee-generaties-vrouwen-vergeleken?onepage=true>.
- Ventresca, Marc J., and John W. Mohr. 'Archival Research Methods'. In *The Blackwell Companion to Organizations*, 805–28. John Wiley & Sons, Ltd, 2017. <https://doi.org/10.1002/9781405164061.ch35>.
- Wentholt, A.D. *Brug over den oceaen: een eeuw geschiedenis van de Holland-Amerika Lijn*. Rotterdam/'s Gravenhage: Nijgh & van Ditmar, 1973.
- Wu, Chia-Ling, Shiou-Yu Chen, Kung-Don Ye, and Yi-Wei Ho. 'Career Development for Women in Maritime Industry: Organisation and Socialisation Perspectives'. *Maritime Policy & Management* 44, no. 7 (October 2017): 882–98. <https://doi.org/10.1080/03088839.2017.1341062>.

Applied History Project

Expositieplan 'Vrouwen in de maritieme sector'



Fay Strieder
Februari 2023 – juni 2023
f.strieder@maritiemmuseum.nl

Aantal woorden: 7234

Introductie

Dit expositieplan heeft als functie om een deel van het onderzoek en voorbereiding op te zetten voor de aanstaande expositie van het Maritiem Museum Rotterdam, welke begin 2025 open zal gaan. In deze tentoonstelling zal de vrouw en haar werk in de sector centraal staan. Over het algemeen wordt de maritieme sector als een mannenwereld beschouwt, terwijl veel vrouwen hier werkzaam zijn. Deze onderbelichting zorgt voor veel vooroordelen en de aanname dat het aandeel van vrouwen hierin vrij klein is. Het is de bedoeling dat de bezoeker de tentoonstelling verlaat met het idee: 'vrouwen zijn altijd al actief geweest in deze sector'. Het werk van vrouwen zal namelijk gepresenteerd worden door de jaren heen en met een internationale blik. Hierdoor leren we de bezoeker met een andere blik naar de maritieme sector te kijken. Bovendien laat het ook kansen zien voor de toekomstige generatie. De tentoonstelling kan aan vrouwen en meisjes leren dat er voor hen ook een toekomst in de maritieme sector is weggelegd.

Aanpak en opbouw

Om het expositieplan werkbaar te houden binnen de stage bij het Maritiem Museum Rotterdam is gekozen voor een focus op de naoorlogse periode. Op deze manier kunnen we de invloed van de tweede feministische golf in de Nederlandse samenleving betrekken bij de tentoonstelling, wat het maatschappelijk relevant maakt. Bovendien is het expositieplan gekoppeld aan de master thesis '*Can't we participate in that? Women Employed at the Holland-America Line, 1951-1971*', voor de master *Applied History* aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. Deze thesis heeft als onderwerp 'vrouwen die werkzaam zijn op de Holland-Amerika Lijn (HAL) in de jaren van 1951 tot en met 1971, wat dus ook de focus van het expositieplan zal zijn.

Eerst komt de vaststelling van de doelgroep, gevolgd door de centrale boodschap. Hierna volgt de uitwerking van de sub thema's (in dit geval één sub thema, met daarbinnen meerdere sub thema's) en de objectenlijst. Als laatste zijn de teksten voor dit sub thema van de expositie uitgewerkt. Dit omvat een A-tekst, een B-tekst, meerdere C-teksten en D-teksten. De A-tekst is de titel die de gehele tentoonstelling omvat, de B-tekst is de inleidende tekst van de gehele tentoonstelling, de C-teksten hebben betrekking op het sub thema en de D-teksten hebben betrekking tot alle geselecteerde objecten. De vereiste lengte staat omschreven bij de teksten zelf. Dit expositieplan omschrijft bovenstaande onderdelen, alsmede het proces en de overwegingen bij de keuzes die gemaakt zijn.

Doelgroep

De totstandkoming van de doelgroep wordt bepaald door het soort bezoekers dat het museum trekt. Het museum richt zich voornamelijk op drie generaties bezoekers: grootouders met hun kinderen en kleinkinderen.¹⁶⁴ Bovendien heeft het museum het profiel van de bezoekers in kaart gebracht. Hieronder volgt een korte omschrijving.

- De kindrijke cultuurvreeters
 - o De kindrijke cultuurvreeters gaan graag op pad. Ze zijn over het algemeen tussen de 35 en 45 jaar oud. De kinderen zijn meestal nog jong en ze genieten graag samen met de kinderen van het leven. Het gezin is hip, jong en energiek. Deze groep werkt zoveel ze kunnen, ze zijn hoogopgeleid en verdienen goed.
- De flanerende plezierzoekers
 - o De flanerende plezierzoekers hebben het niet breed, maar besteden hun tijd en geld graag aan iets bijzonders. Hierbij gaat het om de beleving en het samenzijn. Cultuur kan alles zijn voor dit type bezoeker. Een deel van deze groep heeft (jonge) kinderen. Ze bezoeken vrienden en familie en gaan ook naar gratis evenementen. Door goed op de uitgaven te letten kunnen ze af en toe iets luxe veroorloven. Ze zijn vaak praktisch of middelbaar opgeleid. Als ze kinderen hebben, zitten deze nog op de basisschool.
- De actieve vermaakvangers
 - o De actieve vermaakvangers zijn mensen met een hoop verplichtingen. Zoals, werk, jonge kinderen en sociale activiteiten. Ze zijn hoogopgeleid. De dagen zijn vol en praktisch ingedeeld, dus het plezierrendement moet hoog zijn. Zij gaan dus naar grote evenementen.
- De proevende buitenwijkers
 - o Ergens tussen modern feestelijk en toegankelijk leeft de proevende buitenwijker. Zij zijn dol op popcultuur en een randje subcultuur. Als er kinderen zijn, zijn ze ouder en/of zelfstandig. De proevende buitenwijkers verdienen aardig, ze werken parttime of fulltime. Ze houden van iets vieren en

¹⁶⁴ 'Onze koers', Maritiem Museum Rotterdam, geraadpleegd 17-2-2023, <https://maritiemmuseum.nl/onze-koers>.

daar mag kunst en cultuur bij komen kijken. Zij vinden centraal wonen niet belangrijk.

Kort samengevat zijn dit de bezoekers die het museum aantrekt. Het is handig om deze bezoekers in gedachte te houden bij het creëren van een doelgroep, maar dit profiel hoeft niet te betekenen dat de expositie niet gericht kan zijn op andere bezoekers.

Daarnaast heeft het Maritiem Museum Rotterdam educatie als rode draad door de expositie, dit betekent dat de doelgroep ook kleuterklasleerlingen tot aan studenten omvat. De doelgroep voor de expositie voor vrouwen in de maritieme sector zal dan ook voor de drie generaties zijn, ongeacht opleidingsniveau.¹⁶⁵ Het doel is daarnaast om jongeren en vrouwen te inspireren en te enthousiasmeren voor een carrière in de maritieme sector. Hierdoor is de expositie voornamelijk gericht op de doelgroep van 16 jaar en ouder. Deze doelgroep moet binnenkort een carrière richting gaan kiezen door middel van schoolprofielen en vervolgopleidingen. Hopelijk kan deze expositie genoeg nieuwsgierigheid opwekken voor een carrière in de maritieme sector, met name bij de meisjes en vrouwen. Voor de volwassenen is de expositie ook interessant, voor hen zal het vooral een leerzame expositie worden.

Centrale boodschap

Voorafgaand aan het opstellen van de centrale boodschap is er een overleg geweest met de programmamaker en de conservator van de tentoonstelling. De vraag ‘wat willen we aan de mensen overbrengen met deze tentoonstelling?’ stond centraal en dit leidde tot een vruchtbare brainstorm, waarbij we de elementen die we in de centrale boodschap wilden, vastgesteld hebben. Deze elementen waren: vanaf 1500, internationaal, actieve rol van de vrouw, maritieme vrouw, de vooroordelen van mannelijkheid en vrouwelijkheid en de doelgroep. Voornamelijk ‘de actieve rol van de vrouw’ was van belang. Met de tentoonstelling wille we de bezoekers leren hoe actief vrouwen waren én zijn in de maritieme wereld. Echter, het is niet de bedoeling om een uitgesproken feministische tentoonstelling te maken. We willen de bezoekers wel betrekken en actief laten nadenken over de rol van vrouwen in de maritieme sector. Vandaar dat voor de woorden ‘actief, maar niet activistisch’ gekozen is. Het actieve element kan ook gerealiseerd worden door vormgeving. Na een paar keer sleutelen aan de

¹⁶⁵ ‘Onze koers’, Maritiem Museum Rotterdam, geraadpleegd 17-2-2023, <https://maritiemmuseum.nl/onze-koers>.

volgorde en de opstelling van de zinnen, is uiteindelijk de volgende centrale boodschap naar voren gekomen:

Met deze expositie willen we bezoekers vanaf 16 jaar kennis laten maken met de rol van vrouwen in de internationale maritieme sector, vanaf het jaar 1500 tot in het heden. Hierbij staat de rol van de vrouw centraal, in plaats van de sector. We willen de bezoekers uitdagen met een andere blik te kijken naar de aanwezigheid van de maritieme vrouw door het onderliggende maatschappelijke beeld van wat mannelijk en wat vrouwelijk zou zijn naar voren te brengen. De tentoonstelling is actief, maar niet activistisch.

Maatschappelijke relevantie

Naast dat deze expositie het onderbelichte werk van vrouwen in de maritieme sector wil uitlichten, is deze expositie ook maatschappelijk relevant in een breder verband. De tentoonstelling kan een platform bieden om het publiek te laten reflecteren op genderrollen, stereotypes binnen de arbeidsmarkt en de vooroordelen die dit met zich meebrengt. Deze expositie kan een springplank zijn tot een gesprek over een inclusievere en gelijkwaardige samenleving, waarbij we stereotypes in de maritieme sector en heel de arbeidsmarkt achter ons laten.

Daarnaast gaat deze expositie, zoals later in het deel ‘sub thema’s’ beschreven staat, over vrouwen in de passagiersvaart vanaf 1946 tot 1971. Ook al ligt de nadruk op deze periode de ontwikkelingen in deze beroepen sinds het einde van de negentiende eeuw worden ook besproken. Deze ontwikkelingen leidden er uiteindelijk toe dat begin jaren ‘70 vrouwen de kans grepen om opleidingen te volgen op zeevaartscholen en officiersfuncties uit te oefenen (wat voorheen niet mogelijk was). Dit is een voorbeeld van vrouwelijke emancipatie op de arbeidsmarkt. Het is maatschappelijk relevant om deze ontwikkelingen te herwaarderen.

Bovendien is de expositie maatschappelijk relevant, omdat het een inspiratie kan zijn voor jongeren, met name jonge vrouwen en meisjes. De expositie daagt het stereotype beeld uit en geeft rolmodellen aan meisjes en vrouwen. Op de lange termijn kan dit leiden tot meer gelijkheid in kansen op de (maritieme) arbeidsmarkt.

Sub thema's

In dit expositieplan wordt één sub thema in detail uitgewerkt. Om het uit te werken sub thema te bepalen, is het eerst noodzakelijk om een beeld te hebben van hoe de gehele tentoonstelling er globaal uit komt te zien. Het zou een mogelijkheid kunnen zijn om de sub thema's te organiseren op basis van de verschillende sectoren. Dat zou dus betekenen dat de tentoonstelling elf ruimtes beslaat met de volgende sub thema's, bepaald door de 'Monitor maritieme arbeidsmarkt': zeevaart, scheepsbouw, offshore, binnenvaart, waterbouw, havens/logistiek, marine, visserij, maritieme dienstverlening, watersportindustrie en maritieme toeleveranciers.¹⁶⁶ Hiernaast is na overleg besloten om nog 2 ruimtes en dus thema's toe te voegen: 'de vrouw van' en de vrouwelijke passagier. 'De vrouw van' is een thema dat slaat op vrouwen van zeevaarders, welke ook een belangrijke positie hadden. Elke ruimte beslaat dan één sector, waarin we één vrouw uitlichten. De indeling van de thema's van de expositie gaat dan op basis van een combinatie tussen vrouw, functie, sector en drijfveer.

We stellen vragen. 'Wie is zij?' 'Wat doet zij?' 'Hoe is zij hier terecht gekomen?' 'Hoe ging het eraan toe?' 'Had zij andere werkzaamheden dan mannen?' Welke objecten gebruikten zij? (Wat hebben wij in de collectie om dit verhaal te laten zien?) 'Hoe zag een werkdag eruit?' 'Waarom koos zij ervoor om dit werk te doen?' 'Had ze wel een keuze om dit werk te doen?' 'Hoe zag het leven aan boord eruit?' Op die manier staat de vrouw nog altijd centraal binnen de tentoonstelling en wordt ze niet overschaduwed door een sector of een drijfveer, maar hierdoor komen deze thema's wel aan bod.

Voorbeelden

Bij het sub thema 'binnenvaart' kun je bijvoorbeeld een vraag stellen over hoe het gezinsleven aan boord eruitziet. Het is bekend dat vrouwen een prominente rol hebben binnen deze sector, echter de specifieke rol en de taken die zij uitvoerden, zijn voor velen nog onduidelijk. Vrouwen in de binnenvaart helpen bijvoorbeeld vaak met het fysieke werk, maar nemen ook het huishouden aan boord op zich. Zij zijn vaak net als hun man kapitein en

¹⁶⁶ Maarten van den Bossche et al., 'Maritieme-, arbeidsmarkt- en haven monitor 2022' (Nederland Maritiem Land, 2022), 13.

hebben evenveel bevoegdheden als hun man. Bovendien zijn zij ook voor 50% eigenaar van het bedrijf. Er zijn zelfs gevallen bekend waarin alleen de vrouw opvarende is.¹⁶⁷

Bij het sub thema ‘zeevaart’ zijn meerdere beroepen en vrouwen mogelijk om uit te lichten. Een goed voorbeeld blijkt de passagiersvaart. Een vrouw werkt op de passagiersvaart omdat zij het avontuur wil opzoeken. Na haar huwelijk zou zij dit werk niet meer kunnen doen. Zij heeft geleerd voor een beroep (kapper, nagelstyliste, verpleegster, et cetera). Hoe ervaart zij het om weg te zijn van huis?

Voor het sub thema ‘visserij’ kan het voorbeeld worden genomen van een vissersvrouw. Haar man is regelmatig langere tijd weg op de vissersboot om inkomsten voor het gezin te genereren, maar hoe houdt zij in haar eentje het gezin draaiende? Welk werk doet zij daarnaast nog om het werk van haar man te ondersteunen? Hoe ziet het leven in een vissersdorp eruit?

Bij het sub thema ‘haven’ werkt een vrouw als kraanmachinist, maar zij is de enige in de Rotterdamse haven (of zelfs in Nederland?), hoe ervaart zij dit? Met welke vooroordelen krijgt zij te maken? Hoe is zij tot het werk gekomen?

Besluit sub thema’s

De vraag die bij de bovengenoemde sub thema’s komt kijken is of het een nuttige en verstandige keuze is om op deze manier vrouwen in de maritieme wereld te presenteren. Vrouwen lijken niet in iedere sector even representatief te zijn en de nadruk zou juist moeten liggen op de gebieden waarin zij sterk aanwezig zijn. De deelsectoren binnen de maritieme sector waarin vrouwen het meest aanwezig lijken, zoals blijkt uit het eerdergenoemde overzicht zijn: de marine, scheepsbouw, zeevaart, binnenvaart en visserij. Bovendien is het jammer om steeds 1 vrouw uit te lichten, terwijl zo veel vrouwen werkzaam zijn en zijn geweest in de sector. Het Maritiem Museum Rotterdam bezit veel objecten die betrekking hebben tot de Holland-Amerika Lijn. Uit de krant *Holland-Amerika Lijn Nieuws*, *Samenspel* en advertenties en artikelen uit Nederlandse kranten komen veel verhalen naar boven over vrouwen die werkzaam waren aan boord van passagiersschepen.¹⁶⁸ In de museumcollectie bevinden zich ook foto’s van een dameskapsalon aan boord van een schip van de Nedlloyd. Een focus op passagiersschepen voor een van de sub thema’s zou dus een interessant en

¹⁶⁷ Jorada Verrips, ‘Nederlandse binnenschippers en het probleem van de solidariteit’, *Amsterdams Sociologisch Tijdschrift* 14, nr. 2 (1 oktober 1987): 228-229.

¹⁶⁸ Sacha Hermsen, Daniëlle Lankhorst, en Jan Willem de Wijn, ‘Bevrouwing: Vrouwelijke personeelsleden op passagiersschepen van de Holland Amerika Lijn, circa 1880-1950’, *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 33, nr. 1 (2014): 39-65.

duidelijk beeld kunnen schetsen aan de bezoeker, in plaats van slechts ‘de zeevarende vrouw’ te benoemen. Echter, hiermee sluit je een groep zeevarende vrouwen die op een andere manier werkzaam zijn in de zeevaart uit.

Bovendien, na overleg en het zoeken tussen de objecten, is gebleken dat 13 vrouwen uitlichten niet per se de beste manier is om de tentoonstelling in te delen. We focussen dan te veel op beroepen, wat het eenzijdig kan maken. Het is niet de bedoeling dat de tentoonstelling een ‘beroepenbeurs’ wordt. Bovendien is het aantal objecten beperkt. De collectie heeft vele objecten, maar een hele puzzel rondom één persoon is lastig te leggen. Voorlopig is het dus het beste om de sub thema’s zo breed mogelijk te houden en vooral de nadruk te leggen op gebieden waarin veel vrouwen werkzaam zijn. Aangezien het onderzoek voor de expositie nog in volle gang is, is het lastig om nu al een concrete indeling te maken voor de hele expositie en alle sub thema’s. Voor dit expositieplan bleek uiteindelijk het thema ‘vrouwen op passagiersschepen’ het handigste sub thema, gezien het scriptieonderzoek en de hoeveelheid aan objecten die het Maritiem Museum Rotterdam in haar collectie heeft.

Sub thema passagiersvaart

Een nieuw idee voor het sub thema ‘passagiersvaart’ is dan ook om de ruimte in te richten alsof de bezoeker mee gaat op een passagiersschip, bijvoorbeeld de *ss Rotterdam (V)*. We vertellen iets over de vrouwen die werken op deze reis. De analyse van aanmonsteringsboeken in het Stadsarchief Rotterdam geeft het volgende overzicht van een willekeurige reis aan boord van de *ss Rotterdam (V)* in 1961. In de onderstaande tabel staan de vrouwen beschreven, alsmede hun beroepen.

Tabel 1. *Vrouwelijke personeelsleden aan boord van de ss Rotterdam (V), 1961*

Naam	Functie
Maria P. Aalbrechtse	Stewardess
Johanna S.A. van Beek	Stewardess
Catharina M. Beukeboom	Stewardess
Dietje B. de Bruin	Stewardess
Arendje van der Gaag	Stewardess
Antoinette F. Hageroos	Stewardess
Else Krabbenbos	Stewardess
Johanna C.H. Lammerink	Stewardess
Johanna H. van Raaij	Stewardess
Hermina van Reurink	Stewardess
Annie Visser	Stewardess
Franciska H. van Broekhoven	Zwemmers.
Nellie van Maanen	Winkeljuffrouw
Yvonne S.L.J. Rehorst	Winkeljuffrouw
Cornelia Schrey	Winkeljuffrouw
Jacoba Schroevers	Winkeljuffrouw
Dina Bosker	Kapster
Catharina de Goey	Kapster
Henrika Golstein	Kapster
Helena J.M. Zaat	Kapster
Gijsberta M. Jongejans	Verpleegster
Henrika C. Waveren	Verpleegster
Trijntje Koekkoek	Kinderjuffrouw
Maartje Hengstmengel	Lavatory juffrouw
Johanna de Wit	Lavatory juffrouw
Emma J. Porthene	Social Directress

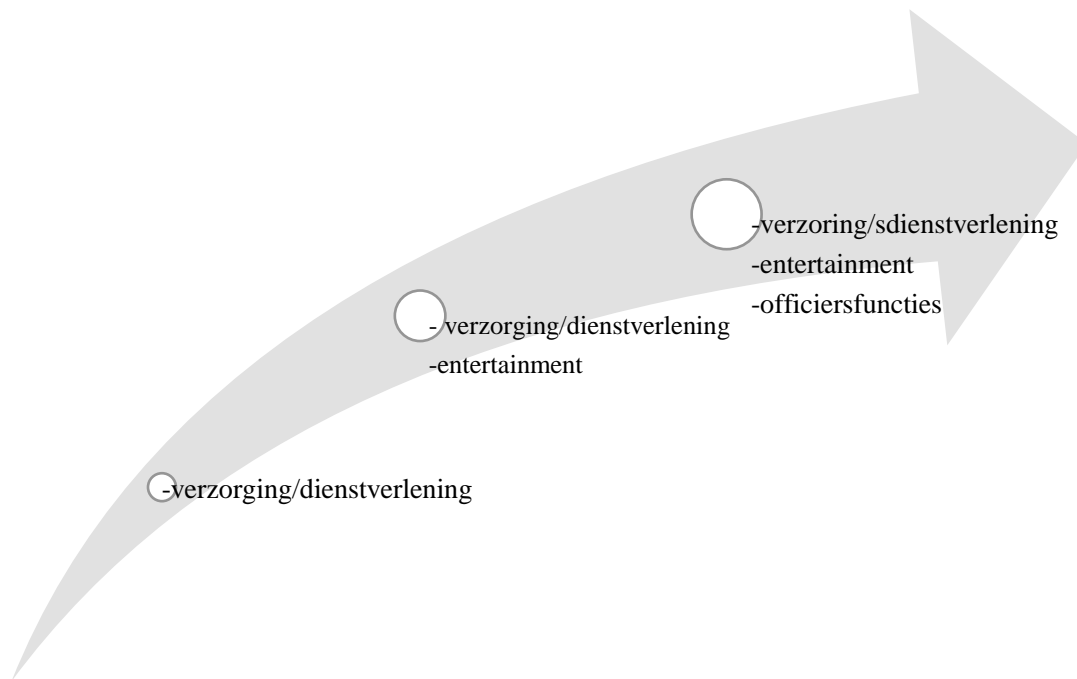
Bron: 1961-1962, reis 18 t/m 33 Rotterdam. Stadsarchief Rotterdam, Archieven van Holland-Amerika Lijn

(HAL): personeel. Collectie ID: 318-06, inventarisnummer: 509, vertrokken op 9 mei 1961

Uit de aanmonsteringsboeken blijkt dus dat in 1961 de vrouwen in de volgende functies meevoeren: stewardess, zwemjuffrouw, winkeljuffrouw, kapster, verpleegkundige, lavatory juffrouw, en social directress. Uit de thesis *'Can't we participate in that?'* blijkt dat naast deze functies ook de volgende functies voor de eerdergenoemde tijdsperiode bestond: stuurvrouw, clerk, hostess (gastvrouw), manicuriste, danseres, bloemenmeisjes (ook wel tulpenmeisjes genoemd), kioskjuffrouw en serveerster. Het idee is om hier verder objecten bij te zoeken, om een goed beeld te krijgen bij de vrouwelijke crew. Hierbij kunnen we aanmonsteringsboeken uit het Stadsarchief Rotterdam tentoonstellen.

Na overleg is gebleken dat de focus niet op de Holland-Amerika Lijn komt te liggen, omdat dit andere maatschappijen weer uitsluit, terwijl het museum ook interessante objecten heeft van andere maatschappijen. De functies worden wel als voorbeeld genomen. Bovendien is het voor het verhaal wat aan de bezoeker gepresenteerd wordt logischer om een soort 'verloop' door de jaren heen te presenteren. Hierbij laten we zien (door middel van teksten en objecten) dat vrouwen al sinds het begin van de passagiersvaart aan boord werkten, maar dat hun functies veranderden naarmate de passagiersvaart steeds uitgebreider en luxer werd. We laten dan het 'hoogtepunt', begin jaren '60, uitgebreid zien. Hierna komt de overgang naar wanneer vrouwen officiersfuncties gaan bekleden, dus begin jaren '70. Dit is tevens de tijd dat de Nederlandse passagiersvaart begint af te nemen en de cruisevaart steeds meer de overhand begint te krijgen. De tijdsperiode waar de nadruk op ligt in de expositie is vanaf ongeveer 1946, na de Tweede Wereldoorlog, tot ongeveer 1971, toen de passagiersvaart plaatsmaakte voor de cruisevaart. Het jaartal 1971 is dus gebaseerd op het verloop van het

bestaan van de Holland-Amerika Lijn. Hieruit volgt het volgende overzicht:



Deze verbreding van de aard van de functies komen ook naar voren in de expositie. De transitie laten we zien door de sub thema's binnen dit overkoepelende sub thema op deze manier te presenteren. Dus, eerst laten we de verzorgende functies zien, dan de entertainmentfuncties en als laatste maken we de overstap naar de officiersfuncties.

De volgende functies worden definitief uitgelicht: kindermeisje, kapster (schoonheidssalon), winkelbediende, telefoniste, stewardess verpleegkundige, hostess en stuurvrouw. Hieronder volgt een korte omschrijving en hoe deze het sub thema naar voren brengen.

Varende vrouwen in de passagiersvaart 1946-1971 (algemeen)

Om de bezoeker allereerst een duidelijk beeld te geven van wat dit sub thema inhoudt, stellen we wat 'inleidende' objecten tentoon. De varende vrouwen in de passagiersvaart na de Tweede Wereldoorlog worden ingeleid door bijvoorbeeld een aanmonsteringsboek van de Holland-Amerika Lijn, een model van een passagiersschip en een huttenplan, om de bezoeker een duidelijk beeld te geven van waar het sub thema over gaat.

De salon (verzorging)

Tijdens een oversteek was vaak een manicuriste aanwezig aan boord van de schepen. Tijdens cruises voeren ook kapsters mee. De kapsters werkten van 09:00 tot 13:00 en van 15:00 tot

19:00 aan boord. De kapsalons op cruiseschepen hadden speciale ‘boxen’ met behandelingen. Zoals, knippen, manicure en pedicure. Op de cruises of oversteken waar de kapster mee ging, was dus niet een extra manicuriste aanwezig, manicures werden in de kapsalon gedaan. Deze kapsalon was van een pachter, dus de manicuristes en kapsters waren in dienst van deze pachter.¹⁶⁹ In de collectie zitten foto’s van dergelijke salons aan boord van de schepen. Deze zullen het ‘verzorgende’ van de functies van de vrouwen demonstreren. Het kwam ook voor dat mannelijke kappers of barbiers meevoeren, maar als er een kapsalon aan boord was, dan was er altijd een kapster aanwezig. De manicuriste was ook altijd vrouwelijk.

Kinderjuffrouw (verzorging)

De kinderjuffrouw paste op de kinderen aan boord. Zij verbleven dan overdag in de speciaal ingerichte ‘kinderkamer’ aan boord. Hier konden zij spelletjes spelen, activiteiten ondernemen en deelnemen aan kinderfeestjes onder het toezicht van de kinderjuffrouw. Bij de Holland-Amerika Lijn was het zo dat de functie van de kinderjuffrouw pas haar intrede deed na 1950. Hiervoor hadden vaak stewardessen of linnenjuffrouwen de leiding over de kinderen. Op de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd waren de hofmeesteressen voornamelijk bezig met de kinderen.¹⁷⁰ In de collectie zijn foto’s te vinden van de kinderkamer van voor de Tweede Wereldoorlog. Deze komen ook in de expositie te hangen, zodat we de ontwikkelingen van de kinderkamers aan boord van passagiersschepen kunnen laten zien.

Desalniettemin, uit de plakboeken van Mary Soulier, een kinderjuffrouw werkzaam op de Holland-Amerika Lijn, blijkt dat de kinderjuffrouw aan boord een gewaardeerd beroep was. Naast de vele foto’s van kinderen en kinderpartijtjes die de boeken bevatten, zitten er ook een aantal bedankbriefjes van ouders tussen.

Op de passagiersschepen vanuit Nederlands-Indië voeren tot aan de eerste helft van de twintigste eeuw ook baboe’s mee. Zij waren kindermisjes uit Nederlands-Indië bij Nederlandse gezinnen. Baboe is een samenstelling van ‘ba’(meijuffrouw) en ‘boe’ (moeder).¹⁷¹ Ondanks het feit dat er een foto van een baboe en een kindermisje samen aan boord van een passagiersschip in de collectie is, komt deze niet in de tentoonstelling. Qua tijd

¹⁶⁹ ‘Ik kapte op zee het haar van prinses Beatrix’, *Nieuwsblad van het Noorden*, 2 augustus, 1960, geraadpleegd 28-4-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010678489:mpeg21:a0096>.

¹⁷⁰ ‘Kinderen onder de hoede van een hofmeesteres’, *Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant*, 1 november 1952, accessed 1-6-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMHCO02:163857028:mpeg21:a00065>.

¹⁷¹ Renate van der Bas, “‘Ze noemen me Baboe,’ een fictief verhaal over hoe het echt was”, *Trouw*, 30 juni, 2020, geraadpleegd 1-6-2023, <https://www.trouw.nl/cultuur-media/ze-noemen-me-baboe-een-fictief-verhaal-over-hoe-het-echt-was~b6724e66/>.

past het net niet in het sub thema, en de foto vereist veel extra uitleg, waardoor het een te groot ‘zijpad’ van het sub thema zal worden.

Verpleegkundige (verzorging)

Zoals gebruikelijk hebben schepen een verpleegkundige dienst aan boord. Aan boord van passagiersschepen en cruiseschepen bestond deze uit een arts, een vrouwelijke verpleegkundige, een mannelijke verpleegkundige en een hospitaalbediende. Het museum heeft veel foto's met betrekking tot de geneeskundige dienst aan boord van passagiersschepen in de collectie. Een selectie hiervan zal gepresenteerd worden in de tentoonstelling. Om het sub thema afwisselend te houden en iets meer beeld te geven bij de werkzaamheden van een verpleegkundige aan boord, zullen ook andere objecten tentoongesteld worden.

Zo was zeeziekte een veelvoorkomende kwaal aan boord bijvoorbeeld, dit blijkt uit een interview met een verpleegster van de Holland-Amerika Lijn. Daarnaast verzorgde zij ook chronisch zieke patiënten en mensen die aan boord gewond raakten. Dit gebeurde nog wel eens als het dek nat werd en passagiers uitgleden.¹⁷² De collectie bevat objecten zoals een zogenaamde ‘zeeziektekoffer’ en anti-zeeziekte tabletten. Het is interessant om deze objecten ter illustratie van de werkzaamheden tentoon te stellen.

Winkelbediende (entertainment/dienst)

Belastingvrij winkelen behoorde ook tot een van de opties aan boord van sommige schepen. Niet alle schepen hadden een winkel, maar op grotere schepen, of schepen waar cruises op werden gehouden vaak wel. Hier werden souvenirs, parfum, accessoires en andere spullen verkocht. De collectie bevat veel souvenirs afkomstig uit deze winkels, maar aangezien we geen winkel willen nabouwen, maar echt het werk van vrouwen willen demonstreren, zal dit sub thema voornamelijk foto's bevatten.

Telefoniste (verzorging/dienst)

Sommige grotere schepen hadden een telefoonlijn aan boord. Hiermee konden zowel de bemanning als de passagiers anderen bereiken binnen het schip. Achter deze verbinding zaten vrouwelijke telefonistes in de schakelkamer. Zij draaiden shiften van vier uur, waarin ze elkaar afwisselden. Het was niet zomaar een kwestie van de juiste verbinding leggen en doorschakelen, de telefonistes moesten veel vragen van passagiers beantwoorden. Dit waren vragen over het programma, het diner, de voorzieningen etc. In zekere zin waren zij dus ook

¹⁷² G.I. Vooy's, 'Gesprek met een verpleegster', *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorphoneel der Holland-Amerika Lijn*, zomer 1968.

informatievoorzieners. In de expositie willen we dit dan ook terug laten komen. Aangezien hier niet veel objecten van zijn, zal de c-tekst illustratief moeten worden. De collectie bevat wel telefoonlijsten van passagiersschepen.

Stewardess (verzorging/dienst)

De stewardess was net als de hostess of de social directress een soort gastvrouw. Echter, hoewel er meestal maar één hostess of social directress aan boord was, waren er meestal meerdere stewardessen aan boord. De taken van de stewardess lagen vooral bij de hutten aan kant maken en het verwelkomen van de passagiers, op de langere reizen kwam daar ook de proviandering aan boord van het schip bij kijken. De stewardessen hadden qua opleiding de lagere school, middelbare school en/of huishoudschool doorlopen. Het beroep trok vooral jonge vrouwen, maar ze mochten niet té jong zijn. Dit gezien het feit dat verwacht werd van stewardessen dat zij enig verantwoordelijkheidsgevoel en mensenkennis hadden.¹⁷³ In de expositie wordt niet alleen het werk van de stewardess benadrukt, maar ook haar ervaringen. Mary Soulier, die eerst als kindermeisje, maar later als stewardess meevoer op de Holland-Amerika Lijn, laat in haar plakboeken duidelijk zien hoe het eraan toe ging in het stewardessenbestaan. Dit ging van het leven aan boord met de andere bemanning, tot aan toeristische kiekjes op de bestemmingen van de reizen.

Gastvrouwen en social directresses (entertainment)

De hostess is een gastvrouw en zorgt ervoor dat alle passagiers zich prettig voelen en zich vermaken aan boord. Een hostess is anders dan een stewardess, die zich voornamelijk bezighield met de hutten. Echter, dit verschilt per maatschappij. Een hostess heeft binnen de Holland-Amerika Lijn een vergelijkbare taak qua entertainment als de ‘social directress’, maar de social directress heeft meer verantwoordelijkheden. De hostess, of social directress maakt een praatje met de passagiers of reizigers, ze zorgt ervoor dat ze iedereen kent en brengt ze met elkaar in contact als ze daar behoefte aan hebben. Een vrouw in deze functie organiseert ook spelletjes, modeshows, talentenshows, etc.

Stuurvrouw (officiersfunctie)

Voorheen hadden mannen officiersfuncties op scheepvaartmaatschappijen, maar aan het einde van de jaren ‘60 en het begin van de jaren ‘70 zorgde een samenloop van omstandigheden ervoor dat ook vrouwen deze functies gingen bekleden. Een tekort aan mannen met interesse

¹⁷³ ‘Vrouwen op de grote vaart. De zee-stewardess en haar taak’, *De Maasbode*, 15 april 1950, geraadpleegd 26-5-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB15:000541089:mpeg21:a00049>.

in het stuurmanberoep en dus ook een tekort aan stuurmannen leidde tot de beslissing van de Holland-Amerika Lijn om voortaan ook vrouwen aan te nemen voor deze functie.

De Holland-Amerika Lijn kwam niet zelf tot dit idee, de zeevaartschooldirecteur S.J. Posthumus van de Zeevaartschool Abel Tasman te Delfzijl had aangestuurd op deze beslissing na een gesprek met de chef personeelszaken van de HAL. Posthumus kreeg namelijk verzoeken van meisjes, of ze aan de zeevaartschool mochten studeren, maar hij moest dit afwijzen, omdat ze daarna geen kans op een baan binnen het vakgebied hadden. Het feit dat de HAL in 1970 besloot vrouwelijke stuurmansleerlingen aan te nemen, zorgde er dus voor dat vrouwen naar de zeevaartschool konden.

De eerste twee vrouwelijke zeevaartschoolleerlingen waren Esse Riekje Agter en Tineke Biemold. Esse Riekje Agter zat zelf op de Abel Tasman en Tineke Biemold zat op de kweekschool voor de Zeevaart, te Amsterdam.¹⁷⁴ Zij waren later ook allebei werkzaam in de zeevaart. Esse Riekje Agter op de HAL en Tineke Biemold bij de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (KNSM), volgens een foto in de collectie welke ook opgenomen zal worden in de objectenlijst.

Ook al leek het een progressieve stap van de HAL om als eerste maatschappij te besluiten vrouwen aan te nemen, de emancipatiebeweging Dolle Mina dacht hier anders over. De HAL gaf aan dat de stuurvrouwen ‘in principe’ dezelfde promotiemogelijkheden zouden krijgen als mannen. Het benoemen van de mogelijkheid tot dezelfde doorgroeimogelijkheden in de combinatie met de woorden ‘in principe’ leverde kritiek op, omdat het discriminerend zou zijn.¹⁷⁵

Deze ontwikkeling is belangrijk om te laten zien in de expositie, met name dat vrouwen steeds meer kansen namen om zich verder te ontwikkelen binnen de maritieme sector. In de expositie willen we dus de pioniers opnemen, evenals de maatschappelijke discussie die deze ontwikkeling met zich meebracht. Echter, het is niet per se interessant om hele nieuwsartikelen te presenteren in de tentoonstelling, de kans dat deze helemaal gelezen worden is niet groot. Er kan wel voor gekozen worden om quotes of krantenkoppen te presenteren, om de discussie te illustreren met behulp van de c-teksten. Deze worden later in dit plan toegelicht.

¹⁷⁴ Co Berkenbosch, ‘Zeevaartschooldirecteur Posthumus wil wel met vrouwen in zee. Staat de beste stuurvrouw nog aan wal?’ *De Telegraaf*, 3 februari 1970, 5, geraadpleegd 16-3-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011197882:mpeg21:a0184>.

¹⁷⁵ ‘Vrije vrouwen vraagstuk. Vrouwen vooruit! (Maar dan écht). Dolle Mina: pas op voor tactiek van verschroeiende aarde’, *De Telegraaf*, 14 februari 1970, geraadpleegd 16-3-2023, <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011197892:mpeg21:a0718>.

Objectenlijst en tentoonstellingsteksten

De eerste stap bij het samenstellen van de objectenlijst is een pointerfile creëren in het programma 'Axiell'. Met behulp van deze software kunnen objecten uit de collectie gevonden worden door middel van zoektermen en beschrijvingen. Relevante en interessante bevindingen worden dan samengevoegd in één bestand. Het is het handigst om zo breed mogelijk uit te zetten, om vervolgens naar een toegespitster thema te werken. Voor een expositie is het het interessantst om een zo groot mogelijke diversiteit aan objecten te gebruiken.

Zeker voor het sub thema 'vrouwen in de passagiersvaart' bleek het zoeken in Axiell een uitdaging. Aangezien veel beschrijvingen in het verleden zijn gedaan en het museum pas sinds recentelijk een diversiteitsbeleid heeft aangenomen, leveren zoektermen met het woord 'vrouw' of 'dame' of iets anders daaraan verwant, vrijwel niets op. Vrouwen werden in het verleden nauwelijks meegenomen in de beschrijvingen. Het gevolg hiervan is dat zoektermen gefocust op maatschappijen, specifieke beroepen, of zelfs ruimtes doorgaans meer bruikbare resultaten opleveren. Echter, deze zoektermen geven vaak veel hits, waardoor het een tijdrovend werk is om alle objecten langs te gaan en te bepalen of ze wel of niet bruikbaar kunnen zijn voor de tentoonstelling.

In het proces zijn dus eerst zoveel mogelijk objecten verwant aan de passagiersvaart en 'vrouwenfuncties' op de passagiersvaart verzameld. Dit is gedaan door zoektermen in te voeren als 'Holland-Amerika Lijn', 'HAL', 'H.A.L.', 'passagiersvaart', 'kapsalon', 'Rotterdamse Lloyd', 'kinderkamer', et cetera. Ondanks dat hier een aantal interessante objecten bij zaten, was het niet altijd toegespitst en leverden deze zoektermen veel resultaten op. Hierdoor werd het zoeken een tijdrovende exercitie, omdat er toch een kans bestaat dat een object interessant kan zijn, ook al valt dat niet altijd uit de beschrijving op te halen. Na overleg en het gebruik van diverse zoektermen zijn via Axiell toch een aantal interessante stukken naar boven gekomen.

Bovendien is niet alles gedigitaliseerd, dus van sommige objecten is alleen een beschrijving te vinden in Axiell en geen afbeelding. Als tentoonstellingsmaker ben je hierdoor genoodzaakt om het depot in te gaan, om te bestuderen hoe het object er daadwerkelijk uit ziet. Dit is zeker van belang bij dit onderwerp over vrouwen in de maritieme sector, gezien het feit dat zij dus niet altijd beschreven werden bij een object. Ook dit is tijdrovend, maar zeker nuttig.

Het is een voorwaarde om zo historisch correct als mogelijk te zijn voor het verhaal. Echter, is dat niet altijd mogelijk met het aantal beschikbare objecten. Het is de bedoeling zo dicht mogelijk bij de geschiedenis te blijven. Vandaar dat de uiteindelijke beslissing om de Holland-Amerika Lijn als voorbeeld of beginpositie te nemen en de andere maatschappijen hieraan op te hangen een nuttige was. Op deze manier kunnen zoveel mogelijk interessante objecten gebruikt worden.

Na een tussenbespreking over de objectenlijst bleek dit ook de beste keuze te zijn. De keuze ligt nu op 'passagiersvaart', iets meer door de tijd heen beschouwd en ook naar groeiende opties voor vrouwen binnen deze sector. We willen dus niet alleen de jaren '60 laten zien, maar ook de periode ervoor en we willen langzaamaan een bruggetje maken voor de periode erna. Over deze sub thema's valt veel te vertellen aan de hand van de objecten en ze maken dus samen het meest logische verhaal voor de bezoeker. De sub thema's binnen de passagiersvaart geven de volgende objecten en teksten.

A-tekst

Maritieme vrouwen

B-tekst

Inhoud: inleiding op de *hele* expo

Aantal: max 120 woorden

'Een vrouw en een kip zijn de pest op je schip'. Zo luidt een uitspraak die vroeger vaak gebruikt werd. Echter, vrouwen verrichten al eeuwen belangrijk werk aan boord van schepen en aan de wal. Ze werken als bemanningslid, zorgen dat maritieme bedrijven draaiende blijven, werken in de haven, zijn de spil in het gezin van een varende man, of varen als passagier. Dit doen ze niet alleen in Nederland, maar wereldwijd. In deze tentoonstelling laten we zien hoe dat vanaf 1500 tot nu eraan toe ging en gaat. Met die pest lijkt het dus wel mee te vallen.

C-teksten




Inhoud: introductie op het sub thema, en sub thema's daarbinnen


Aantal: 80 tot max 100 woorden

C1: varende vrouwen in de passagiersvaart 1946-1971

Met de komst van de eerste stoomschepen in Nederland veranderde de passagiersvaart. Onder andere door de komst van vrouwen als vast onderdeel van de bemanning. Het scala aan beroepen die vrouwelijke bemanningsleden hadden, werd vanaf 1946 steeds breder en gevarieerder. De vrouwen werkten in eerste instantie in dienstverlenende en verzorgende functies, bijvoorbeeld als verpleegster. Later werkten ze ook in het entertainment aan boord, als hostess. Vanaf omstreeks 1970 werkten ze ook als stuurvrouw en in andere officiersfuncties. Vooral de schaalvergroting van de cruisevaart zorgde voor meer werkgelegenheid voor vrouwelijke bemanning.

Tabel 2. *Varende vrouwen in de passagiersvaart 1946-1971*



Objectnummer	Presentatie	Afbeelding
M2413	Naast huttenplan	
P3220	Boven huttenplan en model	
Bruikleen aanmonsteringsboek gemeentearchief Rotterdam 318-06, 509	Opengeslagen.	





DB1083	Naast model, opengeslagen op bladzijde met het sport deck	
--------	--	--

C2: verpleegkundige

Om medische assistentie te kunnen bieden aan de passagiers, was aan boord van passagiersschepen een geneeskundige dienst aanwezig, met veelal een arts, een vrouwelijke én mannelijke verpleegkundige, en een hospitaalbediende. De mannelijke en vrouwelijke verpleegkundigen deden weliswaar hetzelfde werk, maar de vrouwen kregen minder loon. De verpleegsters aan boord hadden hun handen vooral vol aan de vele zeezieke reizigers. Daarnaast kwam het wel eens voor dat een verpleegster moest assisteren bij een bevalling aan boord! Verpleegsters moesten dag en nacht bereikbaar zijn voor de passagiers en ze sliepen daarom met een telefoon naast hun bed.

Tabel 3. *Verpleegkundige*





Objectnummer	Presentatie	Afbeelding
F11208	Naast objecten verpleegkundige	
M5723	Bij medicijn	

F58943	Bij het kussen gepresenteerd	
M5726	Bij medicijn	
M4811	Koffer en kussen bij elkaar uitgesteld	
M5727	Bij medicijn	

C3: stewardess

Als je aan boord trad, dan werd je naar je hut gebracht door de stewardess. De hutten aan boord moesten opgeruimd en schoon blijven en ook dit was haar taak. Hierdoor werd het verblijf aan boord zo aangenaam mogelijk. Voor 1950 werden deze taken vervuld door medewerkers in andere functies, daarna door stewardessen. Op sommige schepen hadden de passagiers zelfs een knopje in hun hut om de hulp van een stewardess in te schakelen.




Tabel 4. *Stewardess*





Objectnummer	Presentatie	Afbeelding
H3171	Opengeslagen in vitrine	
H3172	Opengeslagen op willekeurige bladzijde in vitrine	
H3175	Opengeslagen in vitrine op willekeurige bestemming	
F56177	Bij de boeken in vitrine	

C4: kinderjuffrouw

Onder de passagiers bevonden zich veel kinderen. De zorg voor hen lag tijdens de reis voor een groot deel bij kinderjuffrouwen, die in dienst waren van de rederij. Hun werkzaamheden bestonden veelal uit oppassen in de kinderkamer, spelletjes spelen en activiteiten organiseren. Zo konden de kinderen zich uitleven tijdens een talentenshow of een kinderfeest. Deze functie werd op passagiersschepen rond 1950 geïntroduceerd. Voor die tijd pasten stewardessen of linnenjuffrouwen (vrouwen die verantwoordelijk waren voor de linnenkamer) op de jongste passagiers.

Tabel 5. *Kinderjuffrouw*



Objectnummer	Presentatie	Afbeelding
H3170	Opengeslagen in vitrine (zie afbeelding 1 en 2)	
H3173	Opengeslagen in vitrine (zie afbeelding 3)	
H3174	Opengeslagen in vitrine (zie afbeelding 4 en 5)	

F14425	Naast plakboeken	
F16367	Naast plakboeken	
F163868-1	Naast plakboeken	
F37999	Naast plakboeken	
F38001-1	Naast plakboeken	

C5: telefoniste

Op de grotere naoorlogse passagiersschepen was een eigen telefoonlijn aanwezig. Hiermee kon je als passagier andere ruimtes en personen binnen het schip bereiken. Aan boord was ook een telefooncentrale, waar twee telefonistes in diensten van vier uur bezig waren om alle telefoontjes te beantwoorden, of door te schakelen naar de juiste persoon aan boord. Dag in dag uit beantwoordden zij vragen als ‘juffrouw, hoe laat is het diner?’ of ‘juffrouw, hoe moet ik mij kleden voor het diner?’ of ‘juffrouw, hoe laat begint de film?’





Tabel 6. *Telefoniste*

Objectnummer	Presentatie	Afbeelding
Bruikleen telefoon met draaischijf	Op een apart tafeltje, telefoonlijst erboven	
M7871	Boven het tafeltje bij de telefoon	

C6: winkelbediende

Aan boord van passagiersschepen was vaak een winkel te vinden. Hier kon je van alles kopen. Bijvoorbeeld parfum, cosmetica en souvenirs van de scheepvaartmaatschappij. Aan boord van de schepen van de Holland-Amerika Lijn waren tot het midden van de jaren '60 uitsluitend vrouwen die werkten als winkelbediende. Zij werden op die schepen ‘shop girl’ genoemd. Op de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd waren dit mannen en vrouwen. Zij adviseerden de passagiers bij het uitkiezen van het product of souvenir naar wens van de klant. Klantvriendelijkheid en servicegerichtheid waren bij deze functie dus een vereiste.




Tabel 7. Winkelbediende


Objectnummer	Presentatie	Afbeelding
F11194	In vitrine	
F10047	In vitrine	
F10043	In vitrine	
H292	Opengeslagen in vitrine op een ingevulde bladzijde)	

C7: kapsters

De wind op zee zorgde niet altijd voor de mooiste coupe. Gelukkig voeren er ook kapsters mee op sommige schepen. Ook was er een manicuriste en kon je schoonheidsbehandelingen laten doen, dus de salon-ervaring hoefde je als passagier niet te missen als je op zee zat. De kapsalon of schoonheidssalon was open op vaste tijden. Je kon de salon vanuit je hut opbellen en een afspraak inplannen. Zo zat je altijd verzorgd aan het diner!

Tabel 8. *Kapsters*



Objectnummer	Presentatie	Afbeelding
DB1549	Objecten salon bij elkaar gepresenteerd	
DB1798	Objecten salon bij elkaar gepresenteerd	
F11181	Objecten salon bij elkaar gepresenteerd	

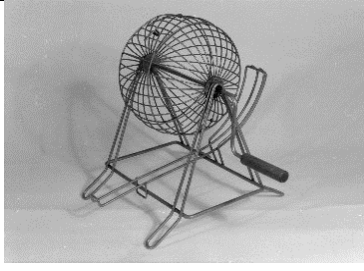


F11191	Objecten salon bij elkaar gepresenteerd	
--------	---	--

C8: gastvrouw en social directress

Wanneer je een langere reis op zee maakte, was het wel zo prettig om een fijne sfeer te hebben aan boord. Speciaal daarvoor voer er een hostess, gastvrouw of een social directress mee op de reizen. Zij bracht mensen met elkaar in contact, organiseerde amusement aan boord en zorgde dat iedereen zich comfortabel voelde tijdens de reis. Het amusement werd aangeboden in de vorm van spelletjes zoals paardenrace of bingo. Ook werden er modeshows, of talentenshows georganiseerd. Een hostess of social directress maakte lange dagen en moest een vlotte babbel hebben om deze functie te kunnen vervullen.

Tabel 9. *Gastvrouw en social directress*

Objectnummer	Presentatie	Afbeelding
FS13870-02	Gepresenteerd bij jockey	
M4264	Gepresenteerd bij foto's	

M2942	Gepresenteerd bij bingokaart	
FS13870-03	Gepresenteerd bij jockey	
N2184	Gepresenteerd bij bingo- molen	

C9: stuurvrouw

Rond 1970 volgden de eerste vrouwen een opleiding aan de zeevaartschool, waarna de eerste stuurvrouwen aan het werk gingen. De Holland-Amerika Lijn was de eerste rederij die stuurvrouwen aannam. In eerste instantie was het de bedoeling dat zij gingen werken op passagiersschepen. De eerste vrouwelijke stuurmansleerling ging weliswaar aan de slag bij passagiersrederij Holland-Amerika Lijn, maar niet op een passagiersschip. Ze werkte op het containerschip ss *Atlantic Crown*.

Tabel 10. *Stuurvrouw*

Objectnummer	Presentatie	Afbeelding
Bruikleen Sextant	Vitrine, onder foto's en krantenkop	Geen afbeelding beschikbaar
Krantenkop	Uitvergroot geprojecteerd boven de foto's	
F57821-1	Boven vitrine	
FS4004_1	Boven vitrine	

D-teksten

- Inhoud: info over het object volgens standaard objectbeschrijving MMR
- Aantal: max 30 woorden, bij uitzondering meer als er een verplichting is om sponsoren bijv. te noemen.

Standaard objectbeschrijving betekent:

Titel object, soort voorwerp (bijvoorbeeld scheepsmodel, schilderij, menukaart), vervaardiger (kunstenaar/ontwerper of indien die niet bekend de drukker/uitgever), jaar van vervaardiging (exact of “circa ...”), gevolgd door max 1 zin voor beetje uitleg (indien nodig).

(DB1549) Informatieblad over 'Health and Beauty' voorzieningen aan boord van het m.s. *Noordam*, informatieblad in opdracht van de Holland-Amerika Lijn, circa 1960.

(DB1798) Kaart met informatie over de openingstijden van voorzieningen aan boord van schepen van de Holland-Amerika Lijn, uitgegeven door de Holland-Amerika Lijn, circa 1960.

(F11181) Schoonheidssalon van het ms *Willem Ruys*, foto door Fotopersbureau Stevens, circa 1947-1958.

(F11191) Dameskapsalon van het ms *Willem Ruys*, foto door Fotobureau C. Kramer, 1954.

(H3170) Plakboeken van Mary Soulier tijdens haar reizen samengesteld toen zij werkzaam was als kinderjuffrouw, 1959-1964.

(H3171) Plakboeken van Mary Soulier tijdens haar reizen samengesteld toen zij werkzaam was als stewardess, 1959-1964.

(H3172) Plakboeken van Mary Soulier tijdens haar reizen samengesteld toen zij werkzaam was als stewardess, 1959-1964.

(H3173) Plakboeken van Mary Soulier tijdens haar reizen samengesteld toen zij werkzaam was als kinderjuffrouw, 1959-1964.

(H3174) Plakboeken van Mary Soulier tijdens haar reizen samengesteld toen zij werkzaam was als kinderjuffrouw, 1959-1964.

(H3175) Plakboeken van Mary Soulier tijdens haar reizen samengesteld toen zij werkzaam was als stewardess, 1959-1964.

(F14425) Kinderkamer van het ms *Colombia*, foto door G. Traanberg, circa 1935.

(F16367) Kinderkamer van het ms *Jagersfontein*, foto, NV Vereenigde Nederlandse Scheepvaartmaatschappij, circa 1935.

(F16368-1) Kinderkamer van het ms *Jagersfontein*, foto door The Tropical, circa 1935.

(F37999) Kinderkamer van het ms *Oranje Nassau*, foto in opdracht van de NV Vereenigde Nederlandse Scheepvaartmaatschappij, circa 1935.

(F38001-1) Kinderkamer van het ms *Oranje Nassau*, foto in opdracht van de Stoomvaartmaatschappij 'Nederland', circa 1960.

(F11194) Parfumerie van het ms *Willem Ruys*, foto door Carel Blazer, circa 1964.

(F10047) Parfumerie van het ms *Willem Ruys*, foto door Carel Blazer, circa 1964.

(F10043) Souvenirwinkel van het ms *Willem Ruys*, foto door Artifon, circa 19.

(H292) Zakboekje van Cornelia Schreij, werkzaam bij de Holland-Amerika Lijn als winkelbediende, 1959-1960.

(F11208) Geboorte in het sloopshospitaal van het ms *Willem Ruys*, foto door Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, 1962.

(M5723) Twee tabletten tegen zeeziekte, uitgereikt door de Holland-Amerika Lijn, 1993-1994.

(F58943) Een dame met haar hoofd op een speciaal ontworpen kussen tegen zeeziekte, foto door Polygoon N.V., circa 1937.

(M4811) Toestel tegen zeeziekte (in koffer), naar een ontwerp van Dr. G.P. Utermöhlen, 1937. Door op dit speciale kussen te liggen, voelde je minder van de deining van de golven en had je daardoor minder last van zeeziekte.

(M5727) Vier tabletten tegen zeeziekte, uitgereikt door de Holland-Amerika Lijn, vervaardigd door de N.V. Amsterdamsche Chemiefabriek, circa 1992.

(M7871) Telefoonlijst van het ms *Noordam* van de Holland-Amerika Lijn, circa 1984.

(Bruikleen) Sextant met doos "voor zijn resultaat" voor mevrouw Marja Tiemens- Idzinga. Deze eerste vrouwelijke studente aan de Hoge Zeevaartschool Rotterdam was de beste student van haar leerjaar, waarvoor ze dit geschenk ontving. Omdat er tot dan alleen mannelijke studenten waren geweest, stond "zijn" al voorgedrukt. 1970-1973.

(Krantenkop) "Zeevaartschooldirecteur Posthumus wil wel met vrouwen in zee. Staat de beste stuurvrouw nog aan wal?" Artikel van Co Berkenbosch voor *De Telegraaf*, 03-02-1970.

(F57821-1) De eerste vrouwelijke stuurman, Tineke Biemold, op de commandobrug van een schip van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (KNSM), foto in opdracht van de KNSM, circa 1973.

(FS4004_1) Esse Riekje Agter is de eerste vrouwelijke stuurmansleerling op de grote vaart van Nederland. Zij vaart op het containerschip *Atlantic Crown*. Foto door Henk Hartog, 1971.

(FS13870-03) Zwart-wit foto voorstellend spelers en toeschouwers bij de Paardenraces op het A-dek 1e klasse achter de Kinderkamer aan boord van het turbine-stoompassagiersschip ss

Statendam, dit spelletje wordt vaak aan boord van schepen gespeeld, de hostess organiseerde later competities tussen passagiers, foto door Tuikwerd, 1936.

(M4264) Houten paard met jockey, onderdeel van het 'paardenrennen' of 'horse-racing' spel dat vaak aan boord van passagiersschepen werd gespeeld, vervaardiger onbekend, circa 1950-1960.

(M2942) Een bingo-molen dat aan boord van passagiersschepen gebruikt voor het bingospel. Met bijbehorende houten bingo-balletjes, vervaardiger onbekend, circa 1930.

(FS13870-02) Spelers en toeschouwers bij de paardenraces op het A-dek 1e klasse aan boord van de ss *Statendam*, foto door Tuikwerd, 1936.

(N2184) Bingokaart van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland', door Bingo King Co., circa 1925-1970.

(DB1083-02) Huttenplan van de eerste klas dekken van het ss *Rotterdam* (V), vervaardigd door Enschedé en Zonen, Joh., circa 1961-1970.

(M2413) Waterlijnmodel van het passagiersschip ss *Rotterdam* (V), scheepsmodel door Cornelis Dubbelman, 1979.

(P3220) Openluchtwembad aan dek van het ss *Rotterdam* (V) van de Holland-Amerika Lijn, schilderij, vervaardiger onbekend, 1970.

(Bruikleen) Aanmonsteringsboek van de Holland-Amerika Lijn, 1961-1962, reis 18 t/m 33 Rotterdam. Bruikleen Stadsarchief Rotterdam.

(Bruikleen) Telefoon met draaischijf, circa 1950-1970. Bruikleen van het Houweling Telecommuseum.

(F56177) Een hutten-hofmeesteres zorgt ervoor dat haar passagiers steeds schoon voor de dag kunnen komen aan boord van het ms *Willem Ruys*, foto door J. Schouten, circa 1947. De hutten-hofmeesteres zorgde dat de hutten schoon en opgeruimd bleven, later werd dit gedaan door de stewardess.

Afsluiting

Dit expositieplan had als hoofdonderwerp ‘vrouwen in de maritieme sector’. De gehele expositie heeft de intentie om de actieve rol van vrouwen in de maritieme sector vanaf 1500 te benadrukken. Hierin worden alle deelsectoren van de maritieme sector behandeld en ligt de nadruk op de actieve rol van de vrouw, waarbij het ‘mannelijkheid’ en ‘vrouwelijkheid’ uitdaagt. De expositie is gericht op jongeren vanaf 16 jaar, om vooral jonge vrouwen te inspireren om een carrière binnen de maritieme sector te overwegen. De tentoonstelling is ook gericht op volwassenen, voor wie het vooral een leerzame expositie zal zijn.

Voor dit expositieplan is gekozen om ‘vrouwen in de passagiersvaart 1946-1971’ omdat zij hier vanaf het einde van de negentiende eeuw in aanwezig zijn geweest en bovendien een verscheidenheid aan functies hebben volbracht. Dit expositieplan sluit dus aan op de master thesis: *‘Can’t we participate in that?’ Women employed at the Holland-America Line, 1951-1971*. Als hoofdonderdeel nemen we de jaren ‘60, maar er wordt ook teruggeblikt naar eerdere jaren en het verloop naar verdere ontwikkelingen van vrouwen in de zeevaart. De ontwikkeling en verbreding van verzorgende functies, naar entertainende functies, tot officiersfuncties staat hierbij centraal. De objecten die dit verhaal gaan vertellen zijn gekozen vanaf ongeveer de jaren ‘50 tot en met de jaren ‘60, soms zijn ook voor oudere objecten gekozen, om de transitie te demonstreren. Ook wordt een klein inkijkje gegeven naar de ontwikkeling van vrouwen in de functie van officier begin jaren ‘70.

Bibliografie expositieplan

- Bossche, Maarten van den, Onno de Jong, Rick Janse, Martijn Streng, Larissa van der Lugt, en Rosanne van Houwelingen. 'Maritieme-, Arbeidsmarkt- en Haven Monitor 2022'. Stichting Nederland Maritiem Land, 2022.
- Hermesen, Sacha, Daniëlle Lankhorst en Jan Willem de Wijn. 'Bevrouwing: vrouwelijke personeelsleden op passagiersschepen van de Holland Amerika Lijn, circa 1880-1950'. *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 33, nr. 1 (2014): 39–65.
- 1961-1962, *Reis 18 t/m 33 Rotterdam*. Stadsarchief Rotterdam. Archieven van de Holland-Amerika Lijn (HAL): personeel. Collectie ID: 318-06, inventarisnummer 509. Maritiem Museum Rotterdam. 'Onze koers'. Geraadpleegd 17-2-2023. <https://maritiemmuseum.nl/onze-koers>.
- Verrips, Jojada. 'Over de naamgeving van binnenschepen'. *Amsterdams Sociologisch Tijdschrift* 12, nr. 3 (1 december 1985): 478–94.
- Bas, Renate van der. "'Ze noemen me Baboe,' een fictief verhaal over hoe het echt was'. *Trouw*, 30 juni 2020. Geraadpleegd 1-6-2023. <https://www.trouw.nl/cultuur-media/ze-noemen-me-baboe-een-fictief-verhaal-over-hoe-het-echt-was~b6724e66/>.
- 'Ik kapte op zee het haar van prinses Beatrix'. *Nieuwsblad van het Noorden*, 2 augustus 1960. Geraadpleegd 28-4-2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010678489:mpeg21:a0096>.
- 'Vrije vrouwen vraagstuk. Vrouwen vooruit! (maar dan écht). Dolle mina: pas op voor tactiek van verschroeiende aarde'. *De Telegraaf*, 14 februari 1970. Geraadpleegd 16-4-2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011197892:mpeg21:a0718>.
- Berkenbosch, Co. 'Zeevaartschooldirecteur Posthumus wil wel met vrouwen in zee. Staat de beste stuurvrouw nog aan wal?' *De Telegraaf*, 3 februari 1970. Geraadpleegd 16-3-2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011197882:mpeg21:a0184>.
- Vooy's, G.I. 'Gesprek met een verpleegster'. *Samenspel: orgaan voor het vloot-, wal-, en kantoorpersoneel der Holland-Amerika Lijn*, Zomer 1968.
- 'Vrouwen op de grote vaart. De zee-stewardess en haar taak'. *De Maasbode*, 15 april 1950. Geraadpleegd 26-5-2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB15:000541089:mpeg21:a00049>.
- 'Kinderen onder de hoede van een hofmeesteres'. *Provinciale Overijsselsche en Zwolsche courant*, 1 november 1952. Geraadpleegd 26-5-2023. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMHCO02:163857028:mpeg21:a00065>.