

ANTWERPEN ALS EMIGRATIEHAVEN *

De overzeese landverhuizing naar Amerika (1830-1914)

door Dr. J. EVERAERT

Elke rasechte Sinjoor gaat terecht prat op de wereldhaven die Antwerpen thans is en hij verdedigt die eersterangspositie dan ook telkens het hoort. Minder algemeen bekend is echter, wanneer en hoe Antwerpen dit vleierend predicaat verdient heeft, of – de vraag concreter gesteld – welke trafieken ondersteunden tijdens de vorige eeuw de gestadige opgang der haven die in de Napoleontische tijd omzeggens terug van nul moest beginnen.

Onder het Koninkrijk der Nederlanden – de „mariage de raison” die Noord en Zuid tussen 1815-'30 samenhiel – trok Antwerpen vrij spoedig een belangrijk gedeelte der lonende „Verre Vaart” tot zich : koloniale waren als Argentijnse huiden, Java-koffie, Cubaanse rietsuiker en Amerikaans katoen spijsden de invoer ; exportgoederen daarentegen bleven – op de Gentse katoenstoffen na – schaars.

Het onafhankelijke België had aanvankelijk alle moeite om het wegvallen van de Nederlandse koloniën als bevoorrechte handelspartner te compenseren door nieuwe commerciële relaties. De traditionele, hoogwaardige koloniale genotsproducten (suiker, koffie en tabak) en grondstoffen (huiden, katoen) bleven de haventrafiek dan ook nog een tijdlang ondersteunen. Doch geleidelijk verschoof de klemtoon naar goedkopere bulkgoederen als granen, ertsen, petroleum, wol en natuur-meststoffen. Dit gewijzigd invoerpakket vormde de basis voor de spectaculaire remonte die de Antwerpse haven vanaf het midden der 19de eeuw beleefde.

Ondanks deze gunstige kentering bleef de haventrafiek een fundamentele schaduwzijde vertonen : er was namelijk bijna altijd onvoldoende retourvracht voorhanden ; vele schepen verlieten dan ook de haven op ballast, d.w.z. zonder nuttige lading. Er schortte dus duidelijk wat aan de uitvoercapaciteit en de Antwerpse handels- en rederskringen waren zich van dit onevenwicht terdege bewust. Alhoewel we, in de huidige stand van het onderzoek, nog geen precies inzicht hebben in de samenstelling, waarde en evolutie van de havenuitvoer – wél in omgekeerde richting – staat het vast dat Antwerpen deze leemte in de warentrafiek gedeeltelijk kon opvullen door zich te gaan specialiseren in een trafiek in mensen, zegge landverhuizers.

* Lezing gehouden vóór de Marine Academie te Antwerpen (23 nov. 1980) n.a.v. de officiële opening van het academiejaar 1980-81.

De tekst vat de voorlopige resultaten samen van het lopend onderzoek verricht aan het Seminarie voor Koloniale en Overzeese Geschiedenis van de Rijksuniversiteit Gent, enerzijds van de rol van Antwerpen als internationale uitwijkingshaven, anderzijds van de betekenis en oriëntatie der Belgische overzeese landverhuizing. Een selectieve oriëntatie-bibliografie is achteraan opgenomen.

Inderdaad, Antwerpen ontpopte zich tot een emigratiehaven, niet zozeer van nationaal belang, dan wel van internationaal formaat. Op dit vlak bleef het wel in de schaduw van Londen, maar het ging wedijveren met zijn continentale rivalen Bremen, Hamburg, le Havre en Rotterdam.

Ter illustratie snel enkele cijfers, die tevens de schommelingen en vooral het aanzwellen van de emigrantenstroom verduidelijken. Het gaat hier om jaarlijkse gemiddelden :

tussen 1843-'59 : jaarlijks ca. 10.000

tussen 1860-'79 : terugval op ca. 4.000/jaar

tussen 1880-'99 : sprong naar ca. 29.500/jaar

tussen 1900-'13 : absoluut record van ca. 61.000/jaar.

In totaal scheepten te Antwerpen op precies 70 jaar tijds omtrent 1.880.000 inwijkelingen, van diverse nationaliteit, in. De hoofdbrok hiervan, zegge 86 %, vertrok tussen 1880 en de Eerste Wereldoorlog. Deze cijfers liggen dan nog onder de waarheid, vermits alleen de zgn. „derde-klassers” – dit zijn tussendek-passagiers die zich geen kajuit konden betalen – officieel als emigranten werden geregistreerd.

Wat veroorzaakte deze emigratiebeweging ? Enerzijds, in Europa, een relatieve overbevolking, aangescherpt eerst door agrarische, naderhand door industriële crisissen ; ook politiek-religieuze omstandigheden, zoals de Jodenpogroms. Anderzijds bood de Nieuwe Wereld onbegrensde mogelijkheden, evenwel vaak misleidend geïdealiseerd door een aanlokpropaganda. Dit samenspel van afstoot- en aantrekkingsfactoren – „push and pull” heet dit in de vaktaal – joeg duizenden landverhuizers met hun schamele bezittingen overzee. In navolging van de tenoren Bremen en le Havre, naast – in mindere mate – Rotterdam, zocht ook Antwerpen van deze mensentrafiek te profiteren.

Reeds in 1837 wees de Antwerpse koophandelskamer op de nieuwe bron van inkomsten die de emigratie voor haven en nering kon opleveren. Doch Antwerpen beschikte op dat moment over weinig troeven. In de concurrentieslag tussen de Europese uitwijkingshavens waren immers drie wapens doorslaggevend : 1) de prijs van het overlands transport, 2) de afreisfaciliteiten en 3) de reputatie als inschepingshaven.

Met de voltooiing in 1843 van de spoorweg Keulen-Antwerpen – de zgn. „Ijzeren Rijn” – en het verlenen van 30 % reductie aan landverhuizers, plus vrij bagagevervoer, begon Antwerpen de sterke emigratiestroom uit het Rijnland, Zuid-Duitsland, Tirol en Zwitserland aan te zuigen en dit ten nadele van Bremen en Rotterdam.

Primordiaal voor de landverhuizing waren regelmatige afvaarten op vaste tijdstippen, iets wat vooral de sterkte van le Havre uitmaakte. In de loop der veertiger jaren werden derhalve ook te Antwerpen, mits staatssubsidies, enkele transatlantische zeilvaartlijnen op New-York en Latijns-Amerika geopend. Toch ging niet de kwijnende nationale koopvaardij, maar zouden wel Amerikaanse rederijen de meeste verbindingen verzorgen, 70 à 80 jaarlijkse afvaarten in de topjaren 1847-48. Belgische pogingen om, tot driemaal toe, stoombootlijnen op New-York en Brazilië te organiseren liepen evenwel op een compleet fiasco uit. De hoge uitbatingskosten, de lage retourvrachttarieven en vooral de vlijmscherpe concurrentie kelderden telkens het experiment.

Pas nà 1860 ging het volle stoomkracht vooruit en dit dank zij buitenlandse inbreng. Op regeringsinitiatief werd o.m. in 1873 met een Amerikaanse rederij een overeenkomst getekend die halfmaandelijks afvaarten, beurtelings

naar New-York en Philadelphia, garandeerde. Omgedoopt en varend onder Belgische vlag, werd dit de overbekende „Red Star Line” die de landverhuizerstrafiek op de States a.h.w. monopoliseerde tot aan de Eerste Wereldoorlog.

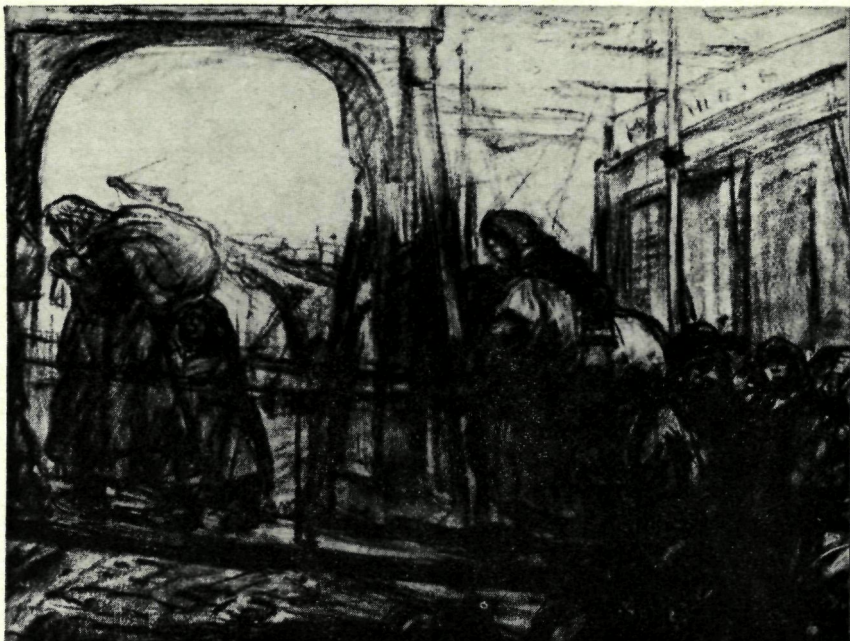
Een derde, bijna even belangrijke concurrentiefactor, was de faam die de emigratiehavens wist te verwerven door een degelijke organisatie ter plaatse uit te bouwen. Op dit terrein speelde de overheid – zowel regering als stadsbestuur – een voorname rol. Er dient echter onmiddellijk aan toegevoegd dat de staat – op een korte periode na – de uitwijking nooit rechtstreeks beïnvloedde. Inderdaad, in het kader van de toenmalige liberaal-geïnspireerde „laissez-faire”-economie liet men de emigratiemarkt over aan de privé-sector. Wel pogde de overheid, reeds van bij het begin, de landverhuizersstroom binnen legale en humane banen te kanaliseren, doch alleen bij erge misbruiken trad ze preventief of – uitzonderlijk – repressief op.

Vier sectoren, die de reputatie der emigratiehavens bepaalden, werden vroeg of laat door overheids-controleorganen bestreken, nl. het emigranten-transport, de emigratie-agenten, de landverhuizerslogementen en de voorlichtingsbureau's, een gamma waarmee we alle aspecten van Antwerpen als uitwijkingshaven zullen aanraken.

Het emigrantentransport werd van meet af aan (1843) „gecontroleerd” en wel door het Bestuur van het Zeewezen dat toezicht hield op de zee-waardigheid der schepen, alsmede op logies en proviand aan boord. De waterschout registreerde de paspoorten der landverhuizers, vooral teneinde gesignaleerde individuen te kunnen identificeren. Een gezondheidsofficier tenslotte onderwierp de uitwijkelingen aan een rudimentaire medische inspectie op de kaaien.

In 1846 stelde het provinciebestuur een zgn. „emigratie-inspecteur” aan, eerder een ombudsman tussen landverhuizers en emigratieagenten, waarover straks meer. Dertig jaar onafgebroken werd deze contact-functie bekleed door J. Thielens, die zich wel aan enig ambtsmisbruik bezondigde. Zo publiceerde hij een gids voor landverhuizers in beide landstalen, die door de emigratiereiderij Strauss gul werd uitgedeeld, na voorzien te zijn van een aanbevelingscertificaat gelegaliseerd door Thielens. In 1855-56 organiseerde dezelfde ambtenaar een gesubsidieerde emigratie, in feite een vrijwillige deportatie, van bedelaars en oud-gedetineerden naar de States en Brazilië; weerom kreeg Strauss het transportmonopol.

In 1873 installeerde het Ministerie van Buitenlandse Zaken een regerings-commissaris voor emigratie met standplaats Antwerpen. Hij hield toezicht op het naleven van de nog manke emigratiereglementering. Zijn adjuncten waren aanwezig in de grensposten en het Antwerpse station om de transitlandverhuizers op te vangen, voor te lichten, maar vooral om hen te beschermen tegen de ronselfraktijken der emigratie-agenten. Langzamerhand infiltreerde het regeringscommissariaat in alle sectoren die de landverhuizing aanbelangden, hierbij ruggesteund door de nieuwe emigratiewetgeving van 1876. Eén der talrijke innovaties was een medische dienst, die zowel de afvarende emigrantenschepen aan een sanitaire controle als de landverhuizers aan een medisch onderzoek onderwierp. Besmettelijke ziekten veroorzaakten immers te veel sterfgevallen, wat in de bestemmingshaven meestal een ontschepingsverbod of, op zijn best, een tijdrovende quarantaine tot gevolg had.



Eugene van Mieghem (1875-1930), *Landverhuizers schepen in te Antwerpen. Einde 19de eeuw.* Tekening in houtskool en pastel op papier.

De medische inspectie gebeurde in primitieve omstandigheden, nl. op de kaaien of onder loodsen, gewoonlijk tussen 6-7 u 's morgens. Het stadsbestuur wentelde de bouw van de broodnodige installaties af op de emigratie-redrijven die al evenmin iets voorzagen. Alleen de „Red Star Linie” beschikte sinds 1888 over een eigen lokaal, maar dit bleef een uitzondering. Daarbij was de gebruikte methode wel pragmatisch, maar onefficiënt: na een snelle algemene groepsinspectie werden verdachte gevallen afzonderlijk onderzocht; het debiet van 50 landverhuizers per 10 minuten spreekt voor zichzelf. Uit vrees voor cholera-dragers werd in 1908 de medische dienst ontdebeld. Voortaan gebeurde de controle ook in het Centraal-Station, maar met dezelfde onhygiënische omstandigheden en praktijken als voorheen: in een slecht-verlichte stookkelder, verstoken van sanitaire voorzieningen en zonder steriele instrumenten. Het wachtlokaal was wél het geliefde jachtterrein voor emigratie-agenten en hoteliers.

De emigratie-agentschappen opereerden lang zonder veel scrupules. In de beginfase fungeerden ze als zelfstandige makelaars die enerzijds de landverhuizers contracteerden en anderzijds het transport met gecharterde schepen regelden. Antwerpen telde een tiental emigratie-agenten, waaronder Strauss, Serigiers, Steinman en Ludwig. Buitenlanders, en vooral Duitsers, legden toen in het handels- en havenbedrijf opvallend veel initiatief aan de dag. De

regelmatige stoomvaartlijnen die vanaf de zestiger jaren opdoken (de reeds geciteerde „Red Star Line” en de „Nord-Deutscher Lloyd”) brachten een kentering teweeg : rederijen namen voortaan emigratie-agenten in eigen dienst. De landverhuizer bleef evenwel al even erg als tevoren overgeleverd aan hun willekeur. Misbruiken kwamen inderdaad frekwent voor : om aan de scheeps- of emigrantencntrole te ontsnappen, liet men de uitwijkelingen clandestien inschepen te Vlissingen of boekte men ze als pseudo-kabinepassagiers ; men pleegde contractbreuk door een later afvarend of kleiner schip in te leggen ; vooral het schaamteloze ronselen van emigranten in het station door onderling concurrerende hulpagenten schiep veel herrie.

De overheidscontrole, die de wetshervorming van 1876 instelde, was dan ook broodnodig. Zonder jaarlijks te hernieuwen vergunning en een fikse waarborgsom die het transportcontract – met de landverhuizer verplicht afgesloten – dekte, mocht niemand als emigratie-agent optreden. Tot aan de Eerste Wereldoorlog schommelde het aantal officieel erkende agentschappen tussen 4 en 14. Op hun beurt deden deze beroep op hulpagenten. Te Antwerpen zelf werden dit erkende emigrantengidsen die de uitwijkelingen in het station opvingen, naar de emigrantenlogies begeleidden en voor bagage, levensmiddelen, reisbenodigdheden, wissel, enz. zorgden. Commercieel belangrijker waren de hulpkrachten te velde, die zowel in binnen- als buitenland emigranten wierven op commissieloon. Vóór 1876 waren dit losse medewerkers, nadien moest hun aanstelling wel gevisieerd worden door de regerings-commissaris, doch helpers in de vreemde bleven goeddeels ongrijpbaar.

Het nieuwe systeem werkte vrij bevredigend, ofschoon oplichters als valse emigratie-agenten voor zgn. Antwerpse rekening bleven opereren. Eén uitzondering, die alle reglementen stelselmatig overtrad en een jarenlange, onophoudlijke klachtenstroom trotseerde, was de firma Strauss. Reeds in 1855-'56, wanneer de Duitse regionale pers tegen de oprukkende Antwerpse emigratiehaven een ondermijningscampagne voerde, werd het emigratie-agentschap Ad. Strauss al in discredit gebracht. Overigens was dit mikpunt zorgvuldig gekozen, want zijn „omzet” bedroeg tussen 1846-'57 ca. 40.000 landverhuizers. In 1878 schilderde de Procureur des Konings Henri Strauss af als „un audacieux mais adroit coquin” die voor geen „friponneries” terugschrikte. Pas in 1890 werd zijn concessie definitief ingetrokken.

Een nog meer geïmproviseerde branche leken de emigranten-logementen. Ze lagen over geheel Antwerpen verspreid, maar toch meest rond het station en in de havenbuurt. Door de band waren het „omgebouwde” particuliere huizen, scholen of hotels met één gemeenschappelijke trek : overbezette slaapzalen en lamentabele hygiënische accomodatie. De exploitanten waren groten-deels vreemdelingen. Elke belangrijke emigratie-rederij beschikte over aan haar voorbehouden panden. Van de 18 logementshuizen die Antwerpen in 1903 telde, hingen er 16 van de „Red Star Line” af. Op de vóóravond van de Eerste Wereldoorlog was het aantal logementshuizen verdubbeld tot 35 met een totale capaciteit van 3.500 britsen. En toch volstond dit nog niet om bij plotse grote toevloed alle transit-uitwijkelingen te herbergen, zodat men soms noodlogies aan boord van de emigrantenschepen moest improviseren. Een voorstel om naar Hamburgs model te Antwerpen „Auswanderer Hallen” – een soort karavanserail – te bouwen, kwam nooit van de grond.

Dit opeentassen van door reisontringen vervuilde landverhuizers hield ongetwijfeld een latent gevaar in voor de volksgezondheid. En toch reageerde

de stedelijke sanitaire dienst, bij wie vanaf 1884 de controle berustte, alleen bij klachten of op verzoek van de uitbater, die uit de geënceneerde inspectie veeleer reclame-munt sloeg. Alleen op de capaciteit der tehuizen werd acht geslagen. Er kwam pas een ernstige verbetering in 1905. Voortaan trad de medische dienst, die onder het regeringscommissariaat ressorteerde, preventief op door wekelijks en onverwachts inspecties uit te voeren, desnoods gevolgd door een exploitatieverbod.

De misbruiken vanwege logementshouders, met in hun kielzog winkeliers, drankventers en wisselaars, waren legio. Ze buitten de emigrant uit door het drinkwater te rantsoeneren om aldus de bier- en alcoholverkoop te stimuleren, door voor gratis-af-te-leveren paperassen geld te eisen, door woeker-wissel-tarieven toe te passen, enz. Tegen deze praktijken stonden zowel het regerings-commissariaat als de vreemde consulaten machteloos, terwijl de doorsnee-landverhuizer deze hulporganismen niet eens kende, laat staan klacht neer-legde.

De enige afdoende remedie voor alle denkbare wantoestanden, gaande van de bedrieglijke ronselcampagnes gevoerd door de inwijkingslanden bij monde van hun consulaire corps en via perspropaganda tot de keten van misbruiken die te Antwerpen – zoals in elke andere emigratiehaven – welig tierden, het enige efficiënte verweer tegen dit alles moest preventief gebeuren, m.a.w. alleen voorlichting zou baten. Daarom richtte het Departement van Buitenlandse Zaken in 1888 een centrale inlichtingendienst op met provinciale kantoren, o.m. te Antwerpen. Aanvankelijk ondoelmatig ondergebracht in het Museum voor Handel en Etnografie, werd het nadien in de haven zelf geïnstalleerd, totdat in 1911 regeringscommissariaat én informatiebureau samen naar het Centraal Station verhuisden. Het opzet miste nochtans zijn doel: de officiële voorlichtingsbureau's genoten minieme belangstelling vanwege landverhuizers en kandidaat-emigranten. Veel doeltreffender daarentegen werkten de onthullingen en waarschuwingen in vooral de socialistische pers en op meetings en de raadgevingen die het humanitaire St. Raphaël-Genootschap in zijn driemaandelijks pamflet-tijdschrift propageerde.

*
**

Het 19de-eeuwse Antwerpen zag, jaar in jaar uit, scharen bepakte landverhuizers van het station of naar de haven defileren. Omzeggens alle Europese nationaliteiten waren in de exodus vertegenwoordigd; om even de voornaamste, in afdalende orde van belang, te noemen: Oostenrijkers-Hongaren, Duitsers, Russen, Belgen, Britten, Italianen, enz. Ook landgenoten dus probeerden een nieuw leven overzee; sommigen slaagden, anderen keerden ontgoocheld en berooider dan ooit terug. Hun geschiedenis vormt evenwel een rubriek op zichzelf.

Voor de Belgische kandidaat-uitwijking lagen essentieel twee wegen open: vlak over de grens – voor de Vlaming vaak de taalgrens – of verreweg over de oceaan. Verhoudingsgewijze, d.w.z. afgewogen aan de demografische expansie en vergeleken bij sommige nabuurlanden (vnl. het Groothertogdom Luxemburg en Nederland) betekende onze eigen overzeese emigratie een numeriek zwakke aderlating. De reden hiervoor is dubbel: enerzijds slokte de kortefstand-migratie naar Wallonië en Frankrijk het leeuwenaandeel op; anderzijds

ontbrak het de overzeese uitwijking aan planning en overheidsbegeleiding. Inderdaad, na de falikante staatstussenkomsten der jaren 1840-'50 (Guatemala, enz.) gold het „laissez-faire”-principe ook voor de uitwijkingmarkt. Nauwelijks geremd door een rudimentaire emigratie-wetgeving, gingen reders en emigratie-agentschappen Antwerpen uitbouwen tot een internationale emigratiehaven van formaat, een positie gehandhaafd tot aan de Eerste Wereldoorlog.

Qua karakteristieken en oriëntatie van de trafiek verliep de Belgische overzeese inwijking in drie fazen van ongelijke duur en intensiteit.



Louis van Engelen (1856-1941), *Landverhuizers op weg naar het schip dat hen naar Amerika zal voeren, passeren in stoet het Hanze huis aan het Willemdok te Antwerpen, 1890.*

Olieverfschilderij, verzameling Koninklijk Museum voor Schone Kunsten, Antwerpen.
Copyright A.C.L.

1. De geleide ellende-emigratie

Als vermeende remedie tegen het pauperisme – veroorzaakt door de weefmechanisatie en misoogsten – en gestimuleerd door de expansiedrang van Leopold I, geraakte België verwickeld in enkele *kolonisatieavonturen* onder vorm van volksplantingsprojecten die de overzeese uitwijking tijdelijk intensifieerden. Op getouw gezet door compagnieën, traden omzeggens gelijktijdig drie Belgische concessies in werking. Santo-Tomás de Guatemala (1843-'54), een combinatie van landbouwnederzetting en commercieel bruggenhoofd, vormde het meest grandiose project. Het hoogtepunt viel in de jaren 1844-'45 met 880 inwijkelingen van diverse nationaliteit, waarvan een flinke helft

Belgen. De beide andere concessies lagen in Brazilië maar waren van mindere allure: Santa-Catarina (1844-'47), waar de Brugse promotor Ch. Van Lede plantagecultures wou op gang brengen, en Campos (1843-'46), waar de industrieel Nelis de vlasbouw poogde in te voeren.

Het Belgisch uitwijkingscontingent werd hoofdzakelijk in landelijke gewesten (Vlaanderen en Luxemburg) aangeworven, d.w.z. waar de depressie in landbouw en huisnijverheid het hardst toesloeg. Alle volksplantingen liepen evenwel op een fiasco uit – o.m. door een gebrek aan preselectie onder de landverhuizers – waardoor emigratie en kolonisatie in regeringskringen in discrediet geraakten.

Naderhand bezondigde de provincie Antwerpen zich nog kortstondig aan *geforceerde uitwijking*. Enkele honderden marginalen (bedelaars, landlopers, oud-gevangenen) werden op een subtiele wijze gedepoteerd door hun overtocht te laten subsidiëren door de betrokken gemeenten, eerst naar de Verenigde Staten (1850-'54), en vervolgens – na een ernstige diplomatieke rel – naar Brazilië (1854-'55). De clandestiene inlijving van deserteurs en landverhuizers in het Argentijnse leger (1861-'66) gebeurde daarentegen buiten medeweten van de overheid.

2. De ronsel-emigratie naar Latijns-Amerika

Ofschoon mislukt, hadden de volksplantingsconcessies toch nieuwe wegen gebaad. De misleidende propaganda vanwege emigratie-rederijen en hun recruiteringsagenten, die met oplichterspraktijken en gedreven door een premiestelsel alle slag van landverhuizers ronselden, vond een gunstige voedingsbodem in de crisissen en de pessimisme-sfeer die periodisch de Belgische economie en samenleving teisterden. Kunstmatig aangewakkerde stimulansen veroorzaakten aldus plotse emigratiepieken, tijdelijk ondersteund door valse perspectieven. Op hun beurt werden deze, vrij laattijdig trouwens, bestreden door een voorlichtingscampagne, uitgaande van het humanitaire St.-Raphaëlgenootschap, de socialistische pers en ook – schoorvoetend – de regering (waarschuwingsaffiches).

De *Braziliaanse koorts* flakkerde tweemaal op. Na het verbieden van de slavenhandel (1850) greep Brazilië naar een gesubsidieerde inwijkingspolitiek, die neerkwam op een gecamoufleerde poging om de plantage-negerslaven geleidelijk te vervangen door blanke contract-dwangarbeiders. Tijdens de topjaren (1856-'58) lieten zich een 700-tal Belgen inschepen, vooral naar de provincie Rio Grande do Sul. De slachtoffers waren meestal ongeschoolden (o.a. grondwerkers), veelal het uitschot der maatschappij. Wantoestanden en uitbuiting deden de euforie echter snel omslaan in emigratieschandalen, wat Brazilië hier te lande een „légende noire” bezorgde. Alleen de Amerikaanse Secessieoorlog bracht een voorbijgaande heroriëntering van de uitwijking teweeg. De graduele emancipatie en de uiteindelijke afschaffing van de slavernij noopte Brazilië tot een nieuwe gelijkaardige recruiteringscampagne mits gratis-passages. Doch voor de ongeveer 2500 Belgen, die zich tussen 1886-'92 (met 1888 als topjaar) lieten verlokken, liep het uitwijkingsavontuur veelal uit op een nachtmerrie, met plantage-horigheid en gele koorts.

De *Argentijnse rage* (1885-'89) dreef op een al even bedrieglijke lokroep. Ze werd voorafgegaan door enkele succesvolle model-nederzettingen, die Vlaamse landbouwers – afkomstig uit de streek van Oudenaarde en Aarschot – vanaf 1882 in de provincie Entre-Ríos realiseerden. Mikkend op een agrari-

sche ontsluiting, had Argentinië nood aan een massale inwijking van landbouwers. Daartoe voerde het een intensieve promotie bij monde van zijn diplomatiek corps en bij middel van passagetickets op krediet, perspubliciteit en een recruteringsnet. De conservatieve fractie van de Belgische katholieke opinie, o.l.v. Mgr. Cartuyvels, viel deze emigratiecampagne bij uit vrees voor een revolterend proletariaat. Ongeveer 14.000 landgenoten weken dan ook uit naar het beloofde land. Het aanbod, nl. veel te veel werkloze ambachtslui, beantwoordde evenwel niet aan de gevraagde kwalificatie. Ter plaatse speelden zich dan ook ettelijke miserie-drama's af, vnl. onder Vlamingen. Openlijk bekampd door de socialistische pers en het St.-Raphaël-Genootschap (opgericht in 1888), luidde deze episode de demistificatie in van Latijns-Amerika als emigratieparadijs.

3. De spontane emigratie naar Noord-Amerika

Gelijktijdig met de uitwijkingsmanie naar Brazilië, trok in de jaren 1853-'56 ook een eerste golf landverhuizers naar de Verenigde-Staten. Deze *pioniers* streken neer in *Wisconsin*. Enkele families, afkomstig uit Waver, vestigden zich in Green Bay en Port Washington op de oevers van het Michigan-Meer. Streekgenoten uit de kantons Waver, Geldenaken en Perwez, bewerkt door ronselagenten, vervoegden hen in 1855-'56, in totaal enkele duizenden dagloners, wevers en kleine boeren. Beide voornoemde nederzettingen waren in 1862 aangegroeid tot respectievelijk 7000 landgenoten en 450 Belgische families, die er meestendeels een zekere welstand verworven hadden.

Pas met de jaren 1880 zou de echte „*Amerika-rush*” van start gaan. Het numerieke succes van deze richting stoelt essentieel op een ketting-uitwijking, waarbij voortdurend nieuwkomers aangezogen werden door verwanten of vrienden.

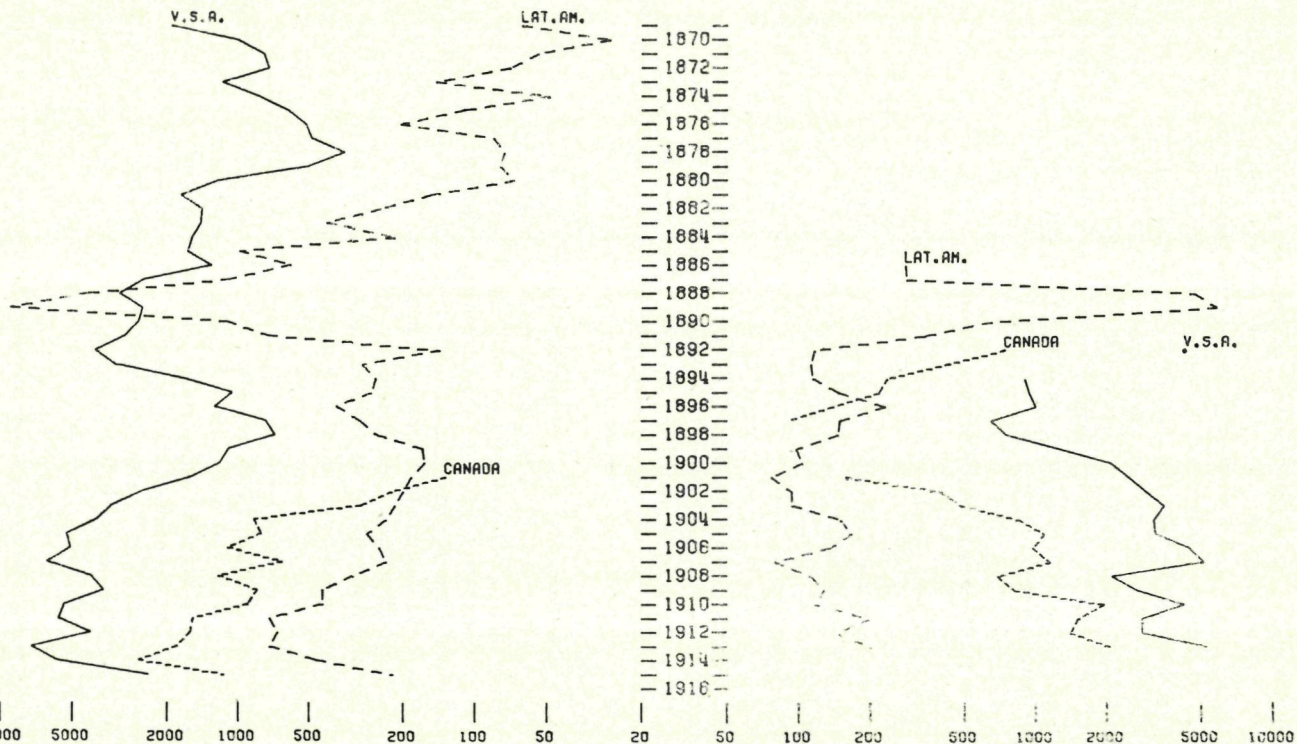
De emigratie naar de Verenigde-Staten kende *twee versnellingsfazes*. Een eerste piek situeerde zich tijdens de periode 1887-'92 en werd goeddeels gevoed door een arbeidersuitwijking, waarbij Henegouwen – en vooral de glasnijverheid rond Charleroi – ongeveer een kwart van het Belgisch contingent opleverde. Deze landverhuizers oriënteerden zich vooral naar Moline (Illinois) – waar bijna uitsluitend Vlamingen neerstreken – en naar Detroit (Michigan) – hier zowel arbeiders als boeren.

De massa-uitwijking lag tussen de jaren 1901-'13, wanneer meer dan 23.000, alleen al derde-klasse-passagiers (de enige geregistreerde emigranten) voor de Verenigde-Staten boekten. Qua oorsprong en motivering enerzijds en eindbestemming anderzijds, treft ons de parallelle dualiteit tussen de beide landsgedeelten. Het Vlaamse gewest leverde 68 % – de beide Vlaamse provincies reeds 60 % – van het nationale contingent, vooral rurale ongeschoolden (boeren en dagloners) en dan overwegend jonggehuwden of vrijgezellen. Zij verwachtten van uitwijking in de eerste plaats een verbetering van hun ellendige levensomstandigheden, desnoods mits beroepsreconversie. Deze Vlaamse landverhuizers concentreerden zich in de noordelijke Midwest, nl. in en rond de reeds vertrouwde centra Moline en Detroit. Uit Wallonië was 25 % – uit Henegouwen alleen 15 % – herkomstig, meestal gespecialiseerde werkrachten (industrie-arbeiders en mijnwerkers) die samen met hun gezin vertrokken. Zij keken uit naar weliswaar identieke, maar beter betaalde branches, wat een neiging tot verspreiding in de hand werkte, met voorkeur nochtans voor Pennsylvania.

BELGISCHE LANDVERHUIZERS

INWIJKING IN AMERIKA
NAAR W.F. WILLCOX
INTERNATIONAL MIGRATIONS I

UITWIJKING VIA ANTWERPEN
ALLEEN 3DE KLASSE-PASSAGIERS
VOLGENS 'HET EMIGRATIE-COMMISSARIAAT



De *opgang van Canada* tenslotte stamt eveneens uit de vroege eeuwen. Reeds in 1911 recenseerde men er 9.600 Belgen, al dan niet via de Verenigde-Staten uitgeweken, wat moeilijk te achterhalen valt. De twee hoofdmomenten zijn evenwel telkens een na-oorlogs fenomeen. Een eerste golf tijdens de twintiger jaren betrof bijna uitsluitend Vlamingen. Volgens de telling van 1931 herbergde Canada 27.000 landgenoten. Na de Tweede Wereldoorlog volgde een tweede generatie hun spoor, terug overwegend Vlamingen (naar Manitoba), maar ook Walen (naar Québec).

*
**

In dit vluchtige fresco hebben we gepoogd een uiteraard nog onvolledig beeld op te hangen van wat zich achter de schermen der landverhuizing afspeelde. Toegegeven, het spektakel was niet altijd hoogstaand. Doch tot de grootheid der Antwerpse haven heeft deze mensentrafiek, willens nillens, bijgedragen. Dit is de historische realiteit, al doet die soms pijn.

**
*

ORIËNTATIE-BIBLIOGRAFIE

1. Algemeen

- Een bondig overzicht van transatlantische en grens-migratie biedt J. STENGERS, *Emigration et immigration en Belgique au XIXe et au XXe siècle*, Brussel 1978, ARSOM n.s. XLVI-5.
- Wetgeving en organisatie te Antwerpen behandeld door E. SPELKENS, *Antwerp as a port of emigration 1843-1913*. In: *Two studies on emigration through Antwerp to the New World*, Brussel 1976, pp. 51-139.
- De aanloopfase geanalyseerd door G. KURGAN-VAN HENTENRYCK, *Aspects de l'émigration belge (1830-44)*. In: *L'expansion belge sous Léopold I (1831-65)*. *Receuil d'études*. Brussel, 1965, pp. 444-475.

2. Latijns-Amerika

- J. EVERAERT, *De Belgische emigratie naar Latijns-Amerika tijdens de XIXe eeuw (1830-1914)*. *Socio-demografische analyse van een voorlopige statistiek*. In: *Demografische evoluties en gedragspatronen in de Nederlanden (9e-20e eeuw)*. Gent, 1977, pp. 83-116.
Originele Spaanse versie in: *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, XIII, 1976, pp. 331-360.
- J. EVERAERT, Een (onvolledig) overzicht van bronnen en stand van onderzoek m.b.t. landverhuizing naar Latijns-Amerika in *Emigracion desde Amberes a América Latina (1830-1914)*. *Fuentes belgas y estado de investigacion*. In: *Bibliotheca Ibero-Americana* (Berlijn), XXVI, 1978, pp. 165-177.
- J. EVERAERT, Over het imago van Latijns-Amerika als uitwijkingsparadijs: *La imagen de América Latina en Bélgica durante el siglo XIX (1835-1890)*. *Idealización y demistificación del Brasil y de la Argentina*. In: *Estudios Latino-americanos* (Warschau), VI, 1980, pp. 89-104.

3. Volksplantingsprojecten

- J. FABRI, *Les Belges au Guatemala (1840-45)*, Brussel 1955.
- J. EVERAERT, *Utopia and the facts of business. The abortive Belgian colonization project of Santo-Tomás de Guatemala (1842-1856) (Results of current investigations)*. In : *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege. Festschrift H. Kellenbenz*, V, 1981, pp. 775-799.
- N. LEYSBETH, *Historique de la colonisation belge à Santo-Thomas de Guatemala*, Brussel, 1938 (= bronnenpublicatie).
- C. FICKER, *Charles van Lede e a colonização belga em S. Catarina. Subsídios para a história da colonização de ilboia, no rio Itajaí açu, pela Compagnie belge-brésilienne de colonisation*. Blumenau (Braz.), 1972.
- Ch. MAROY, *Sainte-Cathérine du Brésil. Etablissement belge. Bull. d'études et d'informations de l'Ecole supérieure de commerce St. Ignace*, IX/1932, pp. 333-361.

4. Noord-Amerika

- A. DE SMET, *L'émigration belge aux Etats-Unis pendant le XIXe siècle jusqu'à la Guerre Civile*. In : *Handelingen XXXIIe Congres (Antwerpen 1947) (Federatie arch. en hist. Kringen van België)*, dl I, Antwerpen, 1950, pp. 188-208.
- A. DE SMET, *Antécédents et aspects peu connus de l'émigration belge dans le nord-est du Wisconsin*. In : *Wavensia* II, 1953, pp. 17-39.
- A. DE SMET, *Agriculteurs belges aux Etats-Unis d'Amérique*. In : *Journal Soc. Agric. Belg.*, LVIII, 1905/1957, pp. 2-32.
- G. KURGAN, *Belgian emigration to the United States and other overseas countries at the beginning of the twentieth century*. In : *Two studies on emigration ... (op. cit.)*, pp. 9-49.

Résumé français

Le Port d'Anvers et l'Emigration vers l'Amérique (1830-1914)

A la recherche de cargaisons de retour, afin de contrebalancer son trafic d'importation trop unilatéral, Anvers essaie de se spécialiser dans le transport d'émigrants. Quant à la compétition pour devenir un port d'émigration d'une envergure internationale, trois facteurs prédominent : la réalisation du chemin de fer Cologne-Anvers à tarif réduit, l'instauration de lignes transatlantiques régulières (la Red Star Line) ainsi que la réputation acquise sur le marché de l'émigration. Cette renommée se forge grâce à quatre secteurs, ceux-ci précisément restant à être contrôlés graduellement par des organismes officiels : le transport maritime (inspection de bateaux, visite médicale des émigrants), les agences d'émigration avec leurs réseaux de recrutement, les maisons de logement et les bureaux d'informations.

L'émigration belge, relativement faible d'ailleurs, passe par trois étapes. D'abord il y a l'émigration guidée des misérables (1843-55) qui se concrétise dans quelques aventures de colonisation (Santo-Tomás de Guatemala), voire même par la déportation d'éléments marginaux. Vient ensuite le racolage à destination de l'Amérique latine, émigration se caractérisant par de brusques sursauts, dus aux fièvres brésiliennes (1856-58 et 1886-91) et à la rage argentine (1885-89). Finalement il y a surtout l'émigration spontanée vers l'Amérique du Nord, où la ruée vers les Etats-Unis, qui se dessine plus ou moins à partir de 1880, connaît deux périodes d'accélération. Située entre 1887-92, la première se distingue par une émigration ouvrière dirigée en majorité vers Moline et Detroit. L'émigration de masse, qui constitue la seconde phase (1901-13), se compose pour les deux tiers de Flamands non qualifiés, d'origine rural, et pour un

quart d'ouvriers spécialisés wallons, s'installant respectivement dans le Midwest et en Pennsylvanie. Dans une moindre mesure le Canada aussi attire des Belges, leur émigration se déroulant en deux vagues, chaque fois au cours des années d'après-guerre.

English summary

The Antwerp Port and Emigration to America (1830-1914)

In search of return cargos in order to counteract her much too unilateral importation trafic, Antwerp aims at specializing in transporting emigrants. As for the competition for growing out into an emigration port of an international level, three factors predominate: the construction of the reduced fare Cologne-Antwerp railway, the realization of regular transatlantic lines (the Red Star Line) as well as the good reputation earned on the emigration market. This good name is acquired owing to four sectors, gradually being controlled by official organisms: naval transport (ship-control, medical inspection of emigrants), emigration-agencies with their enlistment-systems, accomodation-buildings and information-offices.

Belgian overseas emigration, being relatively low anyway, occurs in three stages. First there is the guided emigration of the poor people, actualized in some colonizing adventures, even ending up in deporting marginal elements. Furthermore there was the crimping meant for Latin America which was characterized by sudden feverish fits, such as Brazilian fevers (1856-58 and 1886-91) and the Argentine rage (1885-89). Eventually there is especially the spontaneous emigration to Northern America, where the big rush to the States, starting from about 1880 onwards, deals with two acceleration periods. The first one, taking place between 1887-92, is marked by a working class emigration, to a great extent bound for Moline and Detroit. The mass-emigration, being the second phase, consist for two thirds of unskilled Flemish folks of rural origin and for a fourth part of skilled Walloon workers, settling in the Midwest and in Pennsylvania respectively. Next to that Canada attracts Belgians as well, emigrating in two waves, both of them situated in the course of the afterwar years.