

Migratie: Europa-Noord-Amerika

In een notendop

Tussen 1860 en 1914 emigreerden zo'n 52 miljoen Europeanen naar een bestemming overzee. Zo'n 37 miljoen, een goede drie vierde dus, gingen naar Noord-Amerika. Iedereen had zijn eigen redenen om te vertrekken. De beslissing werd individueel of in gezinsverband genomen en was dikwijls het resultaat van lang afwegen en twijfelen. Veruit de meesten verlieten Europa om economische redenen. Terwijl Amerika zich volop aan het ontwikkelen was, werd de bevolkingsdruk op het Europese platteland steeds groter.

De Eerste Wereldoorlog betekende het einde van het tijdperk van de massa-emigratie. Door het krijgsgewoel viel de emigratie nagenoeg stil, en na de wapenstilstand kwam ze nooit meer echt op gang. De Verenigde Staten voerden in 1921 en 1924 emigratiequota in en ook in Europa werden de migratiewetgevingen strenger. Aan het relatief vrije verkeer van mensen tijdens de lange negentiende eeuw kwam een eind. De crisis van de jaren 1930 legde de transatlantische migratie volledig stil.

De reis naar een nieuwe wereld

De landverhuizer van het industriële tijdperk ging doorgaans naar een bestemming waar zich voordien al verwanten of kennissen hadden gevestigd. Wie vertrok, had meestal al veel over het leven aan de overkant van de oceaan horen vertellen in het dorp of erover gelezen in brieven van familie. Hij wist dus ongeveer hoe hij de reis moest aanpakken en wat hij van een leven overzee kon verwachten. Omdat verschillende Europese landen hun emigratieverbod ophieven, konden landen als Canada, Brazilië en Argentinië bovendien openlijk adverteren om nieuwe migranten aan te trekken.

De transportsector had in de loop van de negentiende eeuw een ware metamorfose ondergaan. Stoomboten en -treinen werden betrouwbaarder dan zeilschepen en paardenkarren, en zorgden voor een goedkopere, comfortabelere en snellere reis. Scheepvaartmaatschappijen zoals de Red Star Line in Antwerpen beschikten over een netwerk van agenten dat zich uitstreekte tot diep in de regio's van waaruit de meeste emigranten vertrokken. Mede daardoor ging ook de tijdelijke migratie de hoogte in. Drie op tien emigranten keerden namelijk na verloop van tijd terug. Dikwijls was dat van meet af aan de bedoeling.

Op zoek naar een beter leven

Als gevolg van de industrialisering verdween de thuisnijverheid als mogelijkheid om het inkomen aan te vullen. Ook ambachtslui zagen door de opkomende massaproductie hun bestaan bedreigd. Dat gebeurde eerst in West-Europa en Scandinavië, maar tegen het einde van de negentiende eeuw voltrokken deze evoluties zich ook in het oosten van Europa. Ieren, Engelsen en Duitsers emigreerden massaal in de jaren 1840 tot 1870. Tussen 1880 en 1914 zakte vooral het aandeel aan Ieren en Duitsers. Ondertussen maakten in die periode bijna vier miljoen inwoners van Oostenrijk-Hongarije, ruim drie miljoen Russen en vier miljoen Italianen de oversteek naar de Verenigde Staten.

Rampen, oorlogen of misoogsten veroorzaakten regionale opflakkingen van de emigratiekoorts. Zo zorgde de hongersnood als gevolg van de mislukte aardappeloogsten in Ierland voor een ware exodus in de jaren 1840. In de Russische migratie val het aanzienlijk aandeel van joden op: naast hun precaire economische situatie hadden joden er immers af te rekenen met discriminatie en de dreiging van de pogroms.

Vlamingen naar Noord-Amerika

Ook in Vlaanderen zorgde de industrialisatie voor ingrijpende verschuivingen. De teloorgang van de traditionele plattelandseconomie in de textielregio's zorgde in de negentiende eeuw voor een hoge emigratiegraad. De voornaamste bestemmingen waren in eerste instantie Wallonië en Frankrijk. Het aantal emigranten naar Noord-Amerika tussen 1831 en 1940 wordt op 200.000 geschat. Een eerste emigratiegolf vond plaats tussen 1845 en 1850, maar uiteindelijk kwam de overzeese landverhuizing pas in de jaren 1880 goed op gang. Het hoogtepunt van de Vlaamse migratie naar Noord-Amerika was de periode van 1900 tot 1920, met zo'n 3000 vertrekken per jaar.

Door de landbouwcrisis van 1880-1895 daalde de levensstandaard van de boeren. Het aantal faillissementen en uitzettingen steeg. Belgische landbouwers verlieten *en masse* de boerenstiel. Die evolutie zette zich tot in de eerste helft van de twintigste eeuw door. De landbouw genereerde geen vast loon, de oogst bleef onvoorspelbaar, en door de hoge bevolkingsdruk moest de grond opgedeeld worden in steeds kleinere gronden. Het werk bestond nog voornamelijk uit handenarbeid en bleef uitzonderlijk zwaar. Meer dan 20.000 Belgen vertrokken naar Amerika om er in de industrie te werken. Voornamelijk in het gebied rond de Grote Meren ontstonden concentraties van Belgische migranten: in Amerikaanse steden als Chicago en Detroit, en in Montreal en Winnipeg in Canada. In Moline, Illinois vestigden zich nogal wat immigranten uit Oost-Vlaanderen om er te gaan werken in de fabrieken van John Deere, een fabrikant van landbouwgereedschap. Er was een Vlaams gemeenschapsleven met een aantal verenigingen en een hulpkas.

Het vertrek

Wie rond 1900 in een reisagentschap of bij een onderagent zijn ticket kocht, betaalde meestal voor een deur-tot-deur arrangement waar naast de overtocht op de boot ook de trein naar de vertrekhaven inbegrepen was, evenals de tocht van de aankomsthaven naar de eindbestemming. Ongeveer een derde van de passagiers in die tijd reisde met een *prepaid ticket*, dat verwanten of vrienden in Amerika al voor hen hadden betaald.

Na het afscheid leidde de eerste etappe van de tocht naar de haven waar de boot zou vertrekken. Er was genoeg keuze: vanuit onder andere Liverpool, Southampton, Bremerhaven, Hamburg, Le Havre, Genua, Napels, Triëste en Odessa vertrokken regelmatige stoomverbindingen naar de overzeese gebieden. In de Lage Landen ontwikkelden Rotterdam en Antwerpen zich tot transithavens waar landverhuizers vanuit voornamelijk Midden- en Oost-Europa samenstroonden om aan de oversteek naar het beloofde land te beginnen. Antwerpen had het overgrote deel van zijn migrantentrafië te danken aan de aanwezigheid van de Red Star Line. Die Amerikaans-Belgische rederij transporteerde tussen 1873 en 1934 bijna twee miljoen landverhuizers naar verschillende bestemmingen in de Verenigde Staten en Canada.

Grenscontroles

De aard van de reis naar de haven verschilde naargelang de afstand. Mensen uit Vlaanderen namen de 'boemeltrein' naar het Vlaams Hoofd – het station op de linkeroever van de Antwerpse Schelde, en vervolgens de overzet naar het centrum van Antwerpen. Men spendeerde enkele uren aan *sightseeing* en begaf zich dan naar de haven. Iemand die uit Rusland kwam, moest eerst proberen zijn of haar vaderland te verlaten. Emigreren was in tsaristisch Rusland niet verboden, maar men moest er wel een ingewikkelde administratieve procedure voor ondergaan. Slechts een minderheid deed dit, waardoor het aan de grenzen met Duitsland en Oostenrijk-Hongarije krioelde van de mensensmokkelaars. Men trachtte om in het laatste station voor de grens uit de trein te stappen en dan te voet de grens over te steken met behulp van een 'gids'. Niet alle gidsen waren ter goeder trouw en misbruik kwam voor. Wie echter gepakt werd door Russische grenswachten en nog geld over had om ze om te kopen, had een reële kans om daarin te slagen en verder te mogen. Niet te vermijden waren echter de controlestations die de Duitse rederijen sinds de jaren 1890 aan de Duitse grens uitbaatten onder druk van de overheid. Een cholera-epidemie in Hamburg in 1892 had de autoriteiten beducht gemaakt voor het gevaar dat migranten (zouden) vormen voor de verspreiding van besmettelijke ziektes. Men wilde ook vermijden dat al te veel transitmigranten in Duitsland zouden blijven hangen. Wie op weg naar Amerika Duitsland binnen kwam, werd in de grensstations geregistreerd, medisch gecontroleerd en ontsmet.

In de vertrekhavens probeerden de autoriteiten het verblijf van transitmigranten zo goed mogelijk te controleren. In België dateren de eerste emigratiereglementen uit de jaren 1840, maar de migratieprocedure bleef - zeker tot aan de Eerste Wereldoorlog - relatief slecht geregeld. Landverhuizers werden bij hun aankomst in Antwerpen op het station opgewacht door mensen van de rederijen of de plaatselijke emigratiedienst. De meeste landverhuizers sliepen en wachtten op hun vertrek in één van de geaccrediteerde logementhuizen speciaal voor landverhuizers, die verspreid lagen over de stad. Men kon er slapen, eten en geld wisselen. Deze aanpak stond in contrast met onder andere Bremerhaven, en zeker Hamburg, waar transitmigranten werden gecentraliseerd in grote, relatief comfortabele complexen, gelegen buiten de stad in de buurt van de haven.

Medische controles

In 1891 maakten de autoriteiten in de Verenigde Staten een medische inspectie voor het vertrek met het schip verplicht, en na de cholera-epidemie van 1892 ook de ontsmetting van het reisgoed. Rederijen wiens passagiers bij aankomst in de Verenigde Staten het land niet binnen mochten, waren verplicht om hen op eigen kosten terug naar Europa te brengen. Oost-Europese emigranten moesten dus voor ze op de boot stapten – na de Duitse controle - een tweede controle ondergaan, terwijl hun bagage werd gedesinfecteerd. Ook Belgische emigranten moesten deze procedures ondergaan. Dit gold evenwel alleen voor de derdeklas passagiers. Emigranten die het zich konden veroorloven, kochten een tweedeklas ticket om de controles te omzeilen. In Antwerpen bouwde de Red Star Line in 1894 een speciale loods voor de controles aan de Rijnkaai, waar de schepen vertrokken. Talloze beschrijvingen en ooggetuigenverslagen spreken van de typische geur van de landverhuizer. De reuk van ontsmettingsmiddel nestelde zich in hun kleren en steeg op vanuit hun bagage.

Het medische onderzoek was conform de federale immigratiewetgeving die in de Verenigde Staten vanaf 1882 werd geïmplementeerd, en een voorafname op dat wat de emigranten te wachten stond in immigratiecentra zoals Ellis Island: de dokters controleerden op besmettelijke ziekten zoals trachoom (een schimmel aan de binnenkant van de oogleden), geslachtsziekten, luizen en de algemene fysiek van de landverhuizers (hart, longen, ogen, beendergestel,...). Verder moest er een omstandige vragenlijst ingevuld worden die onder andere peilde naar de gezondheid, het beroep en de afkomst van de emigrant, en naar zijn intenties tijdens zijn verblijf in de Verenigde Staten. De Amerikaanse autoriteiten lieten namelijk alleen immigranten binnen die in hun eigen levensonderhoud konden voorzien, en die dus niet ten laste van de maatschappij zouden vallen. Aan het begin van de 20ste eeuw ontwikkelde Canada, onder andere met de *Immigration Act* van 1906, gelijkaardige regelgevingen.

Op zee

Op het schip reisden de meeste emigranten in derde klasse. De Belgische autoriteiten definieerden in die tijd een emigrant zelfs zonder meer als 'iemand die in derde klasse reisde'. Het hoofd van de federale emigratiedienst te Antwerpen, Eugène Venesoën, hield vanaf 1896 uitvoerige lijsten bij van de Belgische emigranten, maar alleen van diegenen die derdeklas reisden: de zogenaamde 'Venesoënrapporten'. De emigranten die tweedeklas reisden, meestal om de controles te omzeilen, hield hij buiten beschouwing. Wie de statistieken van de Belgische emigratiedienst wil interpreteren als historische bron dient daarmee rekening te houden. De derde klasse afdeling van het begin van de 20ste eeuw was geëvolueerd uit het negentiende-eeuwse tussendek. Dat is de ruimte tussen het bovendek van het schip en de cargoruimte. Passagiers moesten er samenhokken in grote, slecht verluchte en dicht bevolkte slaapzalen. Mannen en vrouwen werden gescheiden en voor gezinnen waren er dikwijls aparte ruimtes. Er werd gegeten tussen de britsen, met eetgerei dat de landverhuizers zelf moesten meebrengen. Er was voldoende eten aan boord: de emigratiewetten vanaf het midden van de negentiende eeuw verplichtten de rederijen om bepaalde hoeveelheden voedsel mee aan boord te nemen. Maar het eten was eentonig en dikwijls zo slecht klaargemaakt dat het alle voedingswaarde verloor.

Onder druk van de onderlinge concurrentie begonnen de rederijen tegen het eind van de negentiende eeuw allerlei verbeteringen voor de derdeklas passagiers aan te brengen. De slaapzalen werden eerst cabines voor twaalf of vierentwintig personen, daarna acht, en net voor de Eerste Wereldoorlog slechts vier personen. Er kwamen aparte eet- en ontspanningsruimten. De sanitaire voorzieningen verbeterden en er werd geëxperimenteerd met verluchtingssystemen. Men zou kunnen zeggen dat op de generatie grote oceaanstomers van net voor de Eerste Wereldoorlog, zoals de beruchte Titanic en de Belgenland van de Red Star Line, de condities voor de derde klasse dezelfde waren als die van de tweede klasse in de schepen van een kwart eeuw voordien. In het interbellum, wanneer de opkomende middenklasse meer en meer begon te reizen, experimenteerden de rederijen met toeristenklassen voor emigranten en de reiziger met een beperkt budget.

Een nieuwe start ?

Wanneer het schip na een overtocht van een week à tien dagen aanlegde aan de Amerikaanse kust, werden de passagiers van de derde klasse naar immigratiecentra gebracht, waar werd bepaald of ze het land binnen mochten. Hier kregen ze ook informatie over hoe ze tot aan hun eindbestemming moesten raken. In New York was dat tussen 1892 en 1924 op Ellis Island. Een gemiddelde passage duurde zo'n twee tot vijf uur en bestond uit een medisch onderzoek en een interview. Twijfelgevallen werden apart genomen en verder onderzocht of ondervraagd. Zieke immigranten werden op Ellis Island zelfs in quarantaine geplaatst en in de ziekenboeg verzorgd. Er waren ook detentiecellen. Voor het definitieve verdict viel, konden immigranten hun zaak bepleiten voor de *Board of Special Inquiry*. Zo'n twee procent werd uiteindelijk terug naar Europa gedeporteerd. De overgrote meerderheid kon dus zijn reis op het Amerikaanse vasteland verder zetten.

Op het einde van de rit wachtten meestal familie of vrienden die al enkele jaren in Amerika waren, en gaven een warm welkom. De immigrantengemeenschappen, waarbinnen nieuwkomers de cultuur en gebruiken van het land van herkomst levendig hielden, fungeerden als buffer waarbinnen men kon wennen aan de omgeving. De uitdagingen die gepaard gingen met de uitbouw van een nieuw leven werden er echter niet kleiner door. De eerste jaren betekenden voor de meesten dan ook hard werk en weinig zekerheid. Velen keerden uiteindelijk terug naar hun vaderland. Sommigen omdat ze het op voorhand zo hadden bedacht. Maar de meesten bleven, en lieten de banden met Europa geleidelijk aan los.

Colofon migratie Noord-Amerika

Auteurs

De bijdrage omtrent de migratie naar Noord-Amerika werd geschreven door Bram Beelaert en Marie-Charlotte Le Bailly van het Red Star Line Museum.

Bij verwijzing naar deze bijdrage, graag deze bronverwijzing gebruiken:

B. BEELAERT en M.-C. LE BAILLY, 'Dossier : migratie Europa-Noord-Amerika (ca. 1860-1930),' website www.familiegeschiedenis.be, 2013.

Literatuurlijst

Wie meer wil lezen omtrent de migratie vanuit Europa naar Noord-Amerika tussen ca. 1860 en 1920:

ALROEY G., 'Out of the Shtetl. On the trail of the Eastern Jewish emigrants to America, 1900-1914', in: *Leidschrift* (2007) 1-36.

CAESTECKER F. & VERTHÉ A., 'Emigratie', in: *Nieuwe Encyclopedie van de Vlaamse Beweging*, Tielt, 1998, 1067-1076.

KURGAN-VAN HENTENRYK G., 'Belgian Emigration to the United States and Other Overseas Countries at the Beginning of the Twentieth Century', in: *Two Studies on Emigration through the Port of Antwerp*, Brussel, 1976, 9-50.

MUSSCHOOT D., *Wij gaan naar Amerika*, Tielt, 2002.

COENE J., 'De opvang van landverhuizers te Antwerpen 1872-1914', licentiaatsverhandeling, 1998.

SPELKENS E., 'Antwerp as a Port of Emigration 1843-1919', in: *Two Studies on Emigration through the Port of Antwerp*, Brussel, 1976, 51-139.

BEELAERT B., "'Have you been to the Doctor yet?" Het Red Star Line hygiene etc.', in: *Brood & Rozen* (2010), 3, 5-23.

FEYS T., 'Munt slaan uit migratie', in: *One Foot in America. De Joodse Migranten van de Red Star Line en Eugene Van Mieghem*, Antwerpen, 2009.

CANNATO J., *American Passage. The history of Ellis Island*, New York, 2010.



www.familiekunde-vlaanderen.be



www.familiegeschiedenis.be