

RED STAR LINE
MUSEUM



TEXTES DE SALLES

— **FR** —

REZ-DE-CHAUSSÉE

PREMIER ÉTAGE

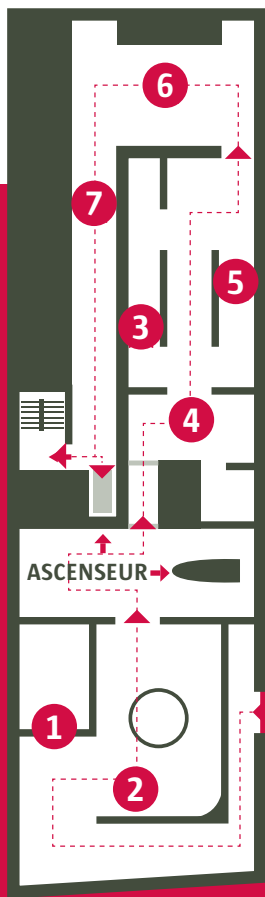
CAFÉ



O

I

L'ARMEMENT	9	1
DES FLUX INCESSANTS	19	2
LES TÉMOINS PRINCIPAUX	23	3
LE DÉPART	25	4
LE VOYAGE EN TRAIN	31	5
LE SÉJOUR À ANVERS	35	6
LES DOUCHES ET LA DÉSINFECTION	49	7
LA VISITE MÉDICALE	55	8
LA TRAVERSÉE EN 3E CLASSE	59	9
LA VIE À BORD	65	10
L'ARRIVÉE EN AMÉRIQUE	73	11
LE RÊVE AMÉRICAIN	79	12
UNE HISTOIRE SANS FIN	87	13
ANVERS AUJOURD'HUI	89	14
DANCE, HANS OP DE BEECK	91	15
UNE MAISON OUVERTE	93	16
LISTES DE PASSAGERS	97	17





REZ- DE- CHAUSSÉE

1



L'ARMEMENT

2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17

L'HISTOIRE DE LA RED STAR LINE

Philadelphie

Le courtier maritime Peter Wright & Sons fonde en 1871 à Philadelphie l'International Navigation Company en vue de créer une ligne transatlantique de steamers sous pavillon étranger. Les navires et les équipages sont en effet très coûteux aux États-Unis.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

La compagnie Peter Wright & Sons opère dans l'exportation pétrolière. Son but est de transporter le pétrole des États-Unis vers Europe et des émigrants sur le chemin du retour. Clement Acton Griscom, un des partenaires, devient président de la nouvelle compagnie.

La compagnie ferroviaire Pennsylvania Railroad Company procure les fonds. Le nouvel armement lui ouvre en effet des perspectives. Les trains achemineront vers l'intérieur du pays les passagers et les marchandises débarquant à Philadelphie. La Pennsylvania Railroad Company y construit des bassins et terminaux, une gare ferroviaire, un poste de chargement et des silos.

Anvers

Griscom débarque à Anvers en 1872 afin de chercher un site européen pour son armement. Depuis

1860, Anvers est un grand port d'importation de pétrole américain. Peter Wright & Sons y a de bons contacts commerciaux, comme le grand armateur Jules-Bernard von der Becke et son beau-frère William-Edward Marsily. Griscom négocie avec le roi Léopold II et l'administration communale d'Anvers. En septembre 1872 naît la Société Anonyme de Navigation Belgo-Américaine ou SANBA, une filiale de l'International Navigation Company. Von der Becke et Marsily obtiennent la direction de la compagnie et 10 % des actions. Les navires naviguent sous le nom Red Star Line.

La SANBA obtient en 1877 de l'État belge le monopole du transport postal vers les États-Unis. La Ville d'Anvers la dispense de droits de quais et de pilotage.

Tout va bien, si ce n'est que les autorités américaines interdisent le transport combiné de pétrole et de passagers. La Red Star Line ne transportera donc jamais de pétrole.

New York

La Red Star Line cible très vite New York, le premier port de la côte Est. L'État belge accorde 100 000 dollars de subventions à qui assurera une deuxième liaison hebdomadaire régulière entre Anvers et New York. Le Cybele est le premier navire de la Red Star Line à partir pour New York, le 12 mars 1874.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

L'armement achemine quelque 25 000 passagers de 3e classe jusqu'à New York dans les années 1880. Ce nombre augmente dans la décennie qui suit, avec un pic en 1913, année où la Red Star Line transporte plus de 117 000 passagers d'un côté à l'autre de l'Atlantique, dont environ 70 000 en 2e et 3e classes.

À partir de 1902, la Red Star Line appartient au trust américain International Mercantile Marine Company. Il n'y a plus d'actionnaires belges. La Red Star Line passe des accords avec d'autres lignes transatlantiques sur les prix des billets et la distribution des émigrants. La North Atlantic Shipping Conference, fondée en 1908 par tous les grands armements britanniques et continentaux, cède à la Red Star Line 9,71% de ses trafics d'émigrants.

Les navires pour Philadelphie touchent également Boston à partir de 1903 et Baltimore à partir de 1904, y déchargeant essentiellement des marchandises.

Liverpool

La Première Guerre mondiale éclate en 1914. L'Allemagne envahit la Belgique. La flotte de la Red Star Line est évacuée d'Anvers. Elle passe presque entièrement sous pavillon britannique et son quartier général est établi à Liverpool. Les navires servent d'hôpitaux ou au transport de

troupes américaines et canadiennes. Ils transportent aussi des marchandises et acheminent l'aide d'urgence de l'Amérique vers la Belgique via les Pays-Bas. Les trafics d'émigrants au départ d'Anvers s'arrêtent complètement.

Anvers

La Red Star Line reprend ses activités à Anvers en automne 1919 avec l'élan de l'avant-guerre. L'armement teste de nouveaux ports de départ pour les émigrants au début des années 20: Libau en Russie, Dantzig en Pologne et Hambourg en Allemagne. Halifax devient un nouveau port d'arrivée en Amérique.

Mais les États-Unis freinent l'immigration en 1921 et le nombre d'émigrants chute. Le cinquanteaire de la Red Star Line est toutefois fêté en 1923 par l'entrée triomphante à Anvers du nouveau Belgenland, le navire amiral de la flotte.

Pour faire face à la baisse de l'immigration, la Red Star Line se lance dans le tourisme et dans le transport de voitures américaines, mais sans grand succès.

Hambourg

Le krach boursier de New York en 1929 lui donne le coup de grâce. La Red Star Line transporte à peine 4 000 passagers en 1934. La politique protectionniste du président Franklin D. Roosevelt pendant la Grande Dépression contraint les



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

armements américains à cesser leurs activités outremer. La Société Anonyme de Navigation Belgo-Américaine est liquidée fin 1934 par l'International Mercantile Marine Company. Le nom Red Star Line est racheté par l'armateur allemand Arnold Bernstein de Hambourg. Il achète également le Pennland et le Westernland et continue à utiliser les installations au quai du Rhin.



1

Rotterdam

Arnold Bernstein est juif. Il est arrêté par les nazis en 1937 pour contrebande de devises et faux en écritures. Les paiements en souffrance de la Red Star Line s'accumulent pendant sa détention. La banque saisit ses biens. Le gouvernement allemand vend l'armement en juin 1939 à la Holland-Amerika Lijn, qui est établie à Rotterdam, mais maintient un trajet de la Red Star Line entre Anvers et New York jusque dans les années 50.

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

1·2 LE VADERLAND

Le *Vaderland* part le 20 janvier 1873 pour son voyage inaugural sous la direction du capitaine Theodore vander Heyden. Il relie Anvers à Philadelphie via le port anglais de Falmouth. Le voyage est difficile. De grosses tempêtes sur l'Atlantique obligent le navire à épuiser plus vite que prévu son stock de charbon. Le navire doit donc se réapprovisionner dans le port canadien d'Halifax. Le *Vaderland* n'atteint finalement Philadelphie que le 17 février 1873.

C'est le premier navire de la Red Star Line et c'est aussi le tout premier pétrolier à vapeur. Le pétrole est stocké directement dans des compartiments étanches, alors qu'on utilisait jusque-là des tonneaux ou de grandes citernes. Le navire est facile à reconnaître : la salle des machines et la cheminée sont situées à l'étrave.

En raison de l'interdiction américaine du transport combiné de pétrole et de passagers, le *Vaderland* ne transportera finalement que des passagers et des marchandises sèches.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

LE QUAI DU RHIN



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

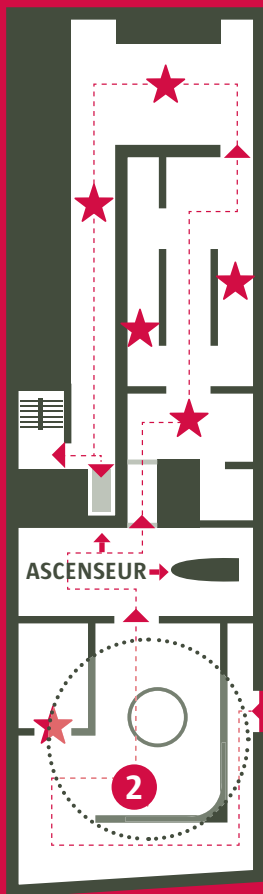
16

17

Les postes d'amarrage de la Red Star Line se trouvent dès le début au quai du Rhin. Ce quai est encore situé en 1873 dans une zone éloignée, dans la partie nord du port, à proximité de la gare du Rhin. Les marchandises peuvent ainsi être transbordées directement dans les trains. La Red Star Line a en effet l'intention d'importer du pétrole et ce n'est que là, loin du centre, que les autorités communales autorisent le déchargement de pétrole. Il y a déjà deux entrepôts pétroliers et un oléoduc est en projet.

Les autorités américaines trouvent toutefois qu'il est trop dangereux de transporter du pétrole et des passagers sur les mêmes navires et décident de l'interdire. Mais le quai du Rhin reste le quai d'amarrage de la Red Star Line. L'armement s'installe provisoirement au quai de la Cockerill pendant le réaménagement du quai du Rhin, entre 1882 et 1885.

Le quai du Rhin se remplit d'entrepôts et la Red Star Line commence en 1893 à construire son poste de contrôle des émigrants. C'est un va-et-vient incessant. Les émigrants, les marins et les dockers s'y activent et des dizaines de cafés s'y établissent.



DES FLUX **2** INCESSANTS



1

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

2·1 POUR KATTYNA SZYSZ

Quelque chose de grandiose en elle scrute
la fin de la mare longue.
Là-bas, un Canada l'attend.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Elle a replié sa Pologne,
qui l'habillera, là-bas.
Car là-bas, elle deviendra une femme,

une mère dans une langue étrangère,
rassemblée dans deux vies,
toujours vivant de l'autre côté,

et chaque jour, quand il se fait tard
dans les chambres du Canada,
quelque chose de grandiose en elle scrute encore

la fin de la mare longue.

Bernard Dewulf

LES **3** TÉMOINS PRINCIPAUX



1
2

4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17



1

2

3

LE **4** DÉPART

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

4.1

EN ROUTE POUR LE CANADA

★

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

À la fin du 19^e siècle, une grande partie du Canada reste inexplorée. Des régions entières sont inhabitées et en friche. Les autorités mènent une politique d'immigration active, avec le *The Last Best West* comme principal slogan pour se démarquer des États-Unis, où la grande ruée vers l'Ouest est déjà terminée.

Les terres vierges canadiennes sont parfois simplement cédées à ceux qui sont prêts à les exploiter.

Les groupes ethniques ne sont pas tous les bienvenus au Canada. Les autorités ne mènent campagne que dans les pays qui les intéressent. Les Belges sont les bienvenus. Ils sont catholiques, connaissent l'agriculture et parlent au moins quelques mots de français. Un fonctionnaire canadien de l'immigration est chargé de la propagande à Anvers.

En 1904, la Canadian Pacific Line assure une liaison directe entre Anvers et le Canada, la première sur le continent européen. La Red Star Line dessert Halifax à partir de 1922.

4·2

LES AGENTS DE L'ÉMIGRATION

Les compagnies maritimes ont des agents dans les coins les plus reculés de l'Europe. Ce sont souvent des banquiers, des commerçants ou des tenanciers de cafés locaux qui complètent ainsi leurs revenus. Ils opèrent dans leur propre échoppe ou dans des lieux de grande affluence. Pour vendre, ils rendent le voyage aussi facile que possible. Ils offrent des formules complètes, voyage en train et hôtels compris.

Tous les agents ne sont pas fiables. Il y a beaucoup de gens malhonnêtes qui escroquent les voyageurs. C'est pourquoi dans la plupart des pays, seuls les agents officiels sont habilités à opérer, même s'ils outrepassent parfois les limites de l'illégalité.

Les armements misent beaucoup sur le matériel promotionnel comme des brochures et des affiches qui vantent la splendeur des paquebots. La Red Star Line les fait dessiner par des graphistes de renom comme Henri Cassiers.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

4.3

LE PRIX D'UN BILLET DE LA RED STAR LINE

En 1902, un billet de 3^e classe pour l'Amérique avec la Red Star Line coûte 162,50 francs belges ou 31 dollars américains, soit environ 1 000 euros. Un ouvrier doit travailler à peu près 75 jours pour rassembler une telle somme. Le prix d'un billet fluctue au fil des ans. Des accords tarifaires sont introduits en 1895. Un voyage en 3^e classe avec la Red Star Line coûte alors 83 francs, soit 550 euros environ. Le même voyage coûte déjà 2 400 francs en 1924, soit l'équivalent de 2 500 euros. Le prix des billets varie aussi selon la saison. Les enfants de moins de 10 ou 12 ans payent moitié prix. Des agents d'émigration malhonnêtes demandent souvent beaucoup plus que l'armement pour la traversée.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

4-4 MESSAGES D'AMÉRIQUE

La plupart des émigrants ne franchissent le pas que lorsque des parents ou voisins les ont précédés. Plus d'un tiers des billets d'embarquement des émigrants européens sont payés et envoyés par des parents ou amis en Amérique. Les familles émigrent souvent en phases. Le mari part en premier pour découvrir le pays et y construire une base. La femme et les enfants le rejoignent, parfois des années plus tard.

Les candidats au départ reçoivent des lettres de parents et entendent des histoires sur le Nouveau Monde. Ils s'informent sur les possibilités qu'offre l'Amérique et ils se font ainsi une idée de leur nouvelle destination. Ils y puisent le courage de tenter leur chance et savent à peu près comment préparer leur voyage et où ils vivront en Amérique.

Mais il y a aussi des émigrants déçus. Leurs lettres débordent d'amertume. En Belgique, certains hommes d'Église fustigent l'émigration, mettant leurs ouailles en garde contre la débauche qui règne dans les villes américaines.

Les candidats au départ sont avisés de ne pas croire tout ce qu'on leur fait miroiter. Les investisseurs et les agents n'ont pas toujours les meilleures intentions et pensent plus souvent à leur bénéfice qu'aux intérêts de leurs clients.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

LE VOYAGE EN 5 TRAIN



1

2

3

4

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

5·1

LA TRAVERSÉE DE L'EUROPE EN TRAIN

Brody – frontière autrichienne

Les passeports sont contrôlés au poste frontière de Brody. Les émigrants sans passeport doivent passer la frontière clandestinement, en évitant les routes et en prenant à travers champs. Ils sont aidés par des passeurs qui connaissent bien la région. Il est du reste facile de soudoyer les garde-frontières russes.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Myslovitz – frontière allemande

Les émigrants doivent montrer leur billet à Myslovitz. Ils y subissent un premier contrôle médical. Leurs bagages y sont désinfectés, suite à une épidémie de choléra qui a fait en 1892 plus de 8 000 victimes à Hambourg. Le poste de contrôle de Myslovitz a une salle d'attente sans lits, mais avec une cantine. Selon des témoins oculaires, il y a souvent peu à manger et à boire.

Leipzig – intérieur du pays

Les émigrants en route pour les ports d'embarquement sont mis sur des trains spéciaux pour la traversée de l'Allemagne et sont tenus strictement à l'écart des autres passagers. Le train s'arrête à Leipzig. Les émigrants y sont à nouveau contrôlés et enregistrés. Pour ceux qui ont évité les contrôles jusque-là, le voyage s'arrête ici.

Hamont-Achel – frontière belge

À partir des années 1890, les émigrants doivent avoir un billet d'embarquement et assez d'argent en poche pour payer leur séjour en Belgique. Il n'y a toutefois pas de contrôles rigoureux à la frontière car les autorités belges comptent sur l'inspection en Allemagne.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

LE SÉJOUR À **6** ANVERS



1

2

3

4

5

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

6.1

LES ÉMIGRANTS DANS LA VILLE



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Dans d'autres ports comme Hambourg et Brême, les infrastructures pour émigrants sont souvent concentrées en bordure de la ville, tandis qu'elles sont plus disséminées dans la ville à Anvers. Les émigrants font donc partie du paysage urbain. Leurs bagages sentent les produits de désinfection des postes frontières et ils ne passent pas inaperçus avec leurs manteaux en peau de mouton, leurs couvre-chefs colorés et leurs bottes hautes.

Quelque 4 000 émigrants séjournent dans la ville lors d'une semaine typique de 1913. Ils marquent les esprits des Anversois et prennent leur place dans la littérature. Selon Marnix Gijzen, ils donnent l'impression d'une « grande fébrilité, comme si l'ange de la vengeance était à leurs trousses ». Emmanuel de Bom les décrit comme « un troupeau de bétail compact. (...) Ils se hâtaient, comme des âmes en danger, portant leurs maigres biens sur leurs épaules. » Edmond Van Offel appelle ces scènes 'des cortèges de misère'.

Les émigrants font débat parmi les Anversois vivant à proximité de leurs logements, qui se plaignent du tapage nocturne, de la puanteur et de la saleté.

6.2 LA GARE CENTRALE

À partir de 1905, les trains d'émigrants étrangers arrivent à la Gare Centrale d'Anvers. La première chose qu'ils voient de la ville est l'imposant hall de gare, avec ses quais et sa grande coupole en verre.

Ceux qui ont un billet sont accueillis par des employés de la compagnie maritime, d'une agence ou de l'hôtel, identifiables à leur casquette portant le nom de la compagnie. Ceux qui n'ont pas de billet ou de contrat de séjour doivent se méfier des propositions malhonnêtes d'escrocs reniflant une bonne affaire.

Entre 1908 et 1914, des médecins belges contrôlent les émigrants dès leur arrivée à la gare pour dépister les maladies contagieuses. Ils veillent à ce que les émigrants soient bien autorisés à entrer en Amérique car la Ville d'Anvers ne veut pas avoir à prendre en charge des émigrants refoulés. Certains sont donc renvoyés chez eux avant même d'avoir mis un pied dans la ville. Les bagages des émigrants sont désinfectés.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

LETTRE DE DOLÉANCES

Le 6 octobre 1910, les habitants de la Loosstraat (aujourd'hui Van Schoonhovenstraat), de la Schaafstraat et de la Lange Winkelhaakstraat envoient une pétition au bourgmestre déclarant qu'il n'est pas plaisant de vivre dans le quartier des lieux d'accueil des émigrants, des gens sales qui sentent mauvais et font du tapage nocturne.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

“Les habitants des rues en question sont obligés de se tenir au milieu de la rue car les trottoirs sont sans cesse encombrés par les émigrants; ils jettent des ordures et autres saletés sur nos toits et dans nos gouttières, si bien que l'eau de pluie est inutilisable et particulièrement nuisible à la santé.”

Les signataires de la pétition suggèrent aussi la fermeture des pensions pour émigrants.

6-4 LE LOGEMENT

Les émigrants munis d'un billet sont accueillis à la Gare Centrale par un agent de la compagnie maritime. Ils logent dans des hôtels bon marché réservés aux émigrants. Ils peuvent y dormir, manger et changer de l'argent. La plupart des hôtels appartiennent aux armements ou sont loués par leurs soins. Leurs exploitants sont généralement des étrangers. L'hôtel du Luxembourg accueille surtout des Luxembourgeois, l'hôtel Frankfurt surtout des Allemands.

Après la Première Guerre mondiale, les émigrants logent dans ce qu'on appelle des 'hôtels d'accueil' jusqu'à ce qu'ils soient désinfectés et contrôlés, après quoi ils sont envoyés dans des hôtels de quarantaine.

Le service sanitaire de la Ville contrôle l'aération, la taille des dortoirs, le nombre de lits et la literie. Les hôtels sont désinfectés chaque semaine pour éviter la propagation des maladies et améliorer les conditions de séjour des émigrants.

Il y a parfois plus d'émigrants dans la ville que de places officielles, surtout dans les années précédant la Première Guerre mondiale. À de tels moments, le commissaire à l'émigration Eugène Venesoen fait pression sur le service sanitaire pour que le règlement soit moins strictement appliqué.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

LE QUARTIER JUIF



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

À partir des années 1880, beaucoup de juifs d'Europe de l'Est arrivent à Anvers. Les juifs y vivant jusque là sont surtout néerlandais ou allemands. Le quartier juif près de la Gare Centrale s'étend jusqu'à la Belgiëlei et au Stadspark. Des milliers de Juifs en route pour l'Amérique passent aussi à Anvers.

De riches juifs d'Europe de l'Est fondent en 1903 l'association d'entraide Ezra pour les émigrants qui rencontrent des difficultés en chemin. Ezra vend des billets, accompagne les émigrants malades, prend contact avec leur famille en Amérique et procure des logements et repas gratuits. L'organisation s'inscrit dans la tradition juive de solidarité. Elle veut aussi éviter que des émigrants juifs pauvres et négligés ne suscitent des sentiments antisémites.

Certains juifs restent à Anvers. Leur date de départ est encore loin, ils font des rencontres ou trouvent du travail, n'ont plus d'argent ou ne peuvent poursuivre leur voyage pour l'une ou l'autre raison. Il y en a aussi qui voient le potentiel qu'offre Anvers, dans l'industrie diamantaire notamment.

6·6

ALBUM EN HOMMAGE À HENRI SCHULSINGER, NOVEMBRE 1936

Henri Schulsinger est un négociant en diamant juif polonais qui vient vivre à Anvers en 1891. C'est un des fondateurs et une figure de proue de l'organisme d'entraide Ezra. Hommage lui est rendu pour ses services aux émigrants le 15 novembre 1936, à l'occasion de son soixante-dixième anniversaire. Schulsinger est également membre du comité central de bienfaisance et d'entraide sociale juive, mieux connue sous le nom de la Centrale. À partir de 1920, cette organisation chapeaute la plupart des œuvres sociales juives à Anvers comme Ezra. La fête en l'honneur d'Henri Schulsinger réunit des représentants de la communauté juive et des collaborateurs des services d'émigration belges et du service sanitaire d'Anvers, qui lui remettent cet album.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

6·7

L'ÉMIGRATION DANS L'ART



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

L'émigration n'est pas un thème prépondérant dans l'art belge, mais certains artistes s'en inspirent. Le réalisme est populaire dans les années 1890, avec ses illustrations d'enfants des rues, de paysans, d'ouvriers et même d'émigrants. Il est représenté par Louis van Engelen, Constantin Meunier, Edgard Farasijn et Eugène Laermans. Les œuvres de Meunier et Laermans en particulier sont imprégnées de pessimisme.

Eugène Van Mieghem et Victor Hageman font des portraits des nombreux émigrants dans le port d'Anvers au début du 20^e siècle. Leurs œuvres expriment la même tragédie et la même compassion que la littérature de l'époque. Les parents d'Eugène van Mieghem tiennent un café en face de l'entrée du poste de contrôle de la Red Star Line. Van Mieghem peint donc les émigrants au premier rang. Ses œuvres sont sombres et grises, concentrées sur l'individu. L'expressionniste Henri Van Stralen réalise en 1927 une linogravure d'émigrants en attente.

6·8 EUGÉEN VAN MIEGHEM: 1875-1930

Eugeen Van Mieghem naît le 1^e octobre 1875. Ses parents tiennent un café au Van Meterenkaai, au cœur du vieux port d'Anvers. Lorsqu'il a dix ans, ils ouvrent une nouvelle auberge à la Montevideosstraat. En 1893 et 1984, la Red Star Line construit ses hangars pour émigrants de l'autre côté de la rue. Le monde passe donc devant sa porte...

Van Mieghem commence ses études à l'Académie d'Anvers en 1892. Il y découvre l'œuvre de Théophile-Alexandre Steinlen, qui aura une grande influence sur lui. Van Mieghem est exclu de l'Académie en 1896 par Eugène Siberdt. Dix ans plus tôt, c'est à cause de ce même Siberdt que Vincent van Gogh a quitté l'Académie.

Van Mieghem va travailler au port, mais continue à dessiner. Il est influencé par Edvard Munch. Il réalise en 1899 les premiers dessins d'émigrants et entre en contact avec l'anarchisme littéraire. C'est en 1901 pendant le salon de *La Libre Esthétique* à Bruxelles que son talent est reconnu pour la première fois. La revue londonienne *Pall Mall* lui consacre un article trois ans plus tard. Il y est qualifié d'artiste du peuple. Van Mieghem séjourne trois ans à Amsterdam, où il étudie l'œuvre de Rembrandt.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Son épouse Augustine Pautre meurt en 1905, trois ans à peine après leur mariage. Van Mieghem n'exposera plus jusqu'en 1910. Mais en 1912, il a sa première exposition monographique au Cercle Royal Artistique d'Anvers.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Il reste dans Anvers occupée pendant la Première Guerre mondiale. Après l'Armistice, il expose des toiles sur la guerre à Anvers et Scheveningen. Les critiques d'art le comparent à Steinlen et Jean-Louis Forain. Dans les années 1920, Van Mieghem, qui enseigne entre temps à l'Académie, participe à diverses expositions en Belgique et à l'étranger. Il succombe à une crise cardiaque le 24 mars 1930. 613 de ses œuvres sont aujourd'hui conservées au Cabinet des Estampes du Musée Plantin-Moretus.

6-9 LE PORT

Le transport d'émigrants prend de l'importance pour le port d'Anvers à partir du milieu du dix-neuvième siècle. Le transport s'effectue initialement avec des navires à voiles, mais une première liaison de steamer avec New York est établie dès 1842. Le trafic d'émigrants commence à diminuer dans les années 1850, notamment en raison de l'essor des ports allemands. 24 000 embarquent encore à Anvers pour l'Amérique en 1854, plus aucun en 1871.

La Red Star Line assure à partir de 1873 une liaison régulière de steamer avec l'Amérique du Nord. L'émigration au départ d'Anvers reprend.

L'année 1913 connaît un pic historique : plus de 100 000 émigrants partent avec divers armements à destination de tous les continents. Ce sont surtout des Allemands jusque dans les années 1890, suivis essentiellement par des Européens de l'Est en 1913. Il y a relativement peu de Belges, quelque 7 000 en 1913.

Le chargement d'un navire représente des journées de travail intensif. Le quai du Rhin regorge de porteurs de charbon et d'arrimeurs. On voit partout des wagons ferroviaires, des balles de paille et des charrettes de nourriture. La Hessentatie assure le chargement et le déchargement des



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

navires. L'armement dépense en 1906 quelque 7,5 millions de francs belges à Anvers en provisions, salaires, réparations, frais administratifs et droits d'amarrage, soit l'équivalent d'environ 60 millions d'euros.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

6·10 EUGEEEN VAN MIEGHEM ET LE PORT

L'Escaut et le port ont donné à l'histoire d'Anvers sa couleur. Ils sont déterminants dans la manière dont les Anversois considèrent leur ville. La rade et le port ont été dessinés, peints et photographiés des milliers de fois. Eugeen Van Mieghem (1875-1930) était peintre à l'époque de la Red Star Line. Ses parents tenaient un café juste en face du poste de contrôle de la Red Star Line. Les émigrants figurent donc régulièrement dans ses vues du port.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

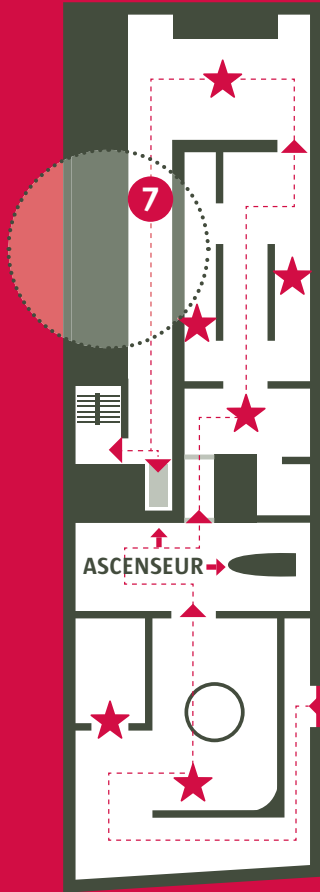
13

14

15

16

17



LES DOUCHES
ET LA 7
DÉSINFEC-
TION



1

2

3

4

5

6

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

7·1

L'ODEUR DE LA DÉSINFECTION



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

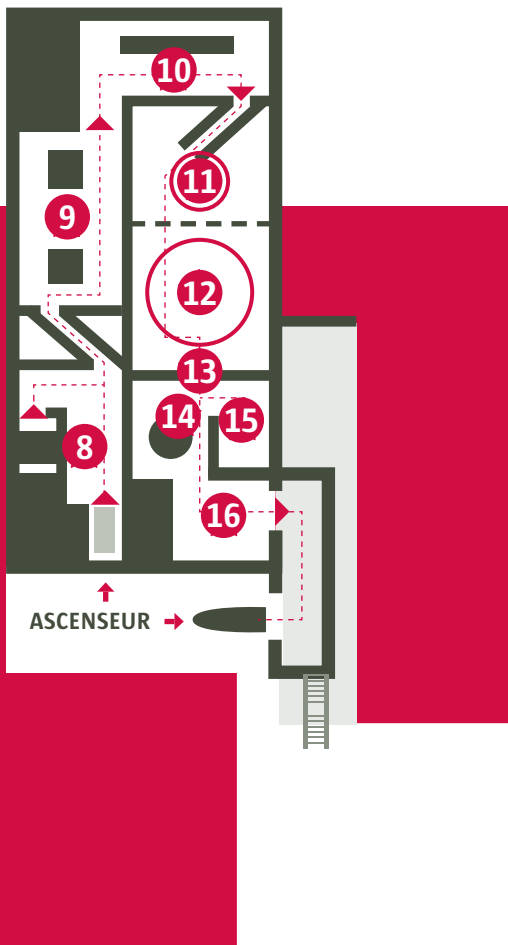
15

16

17

Quantité d'écrits littéraires et de témoignages l'attestent: les émigrants ont une odeur particulière. Les bagages et vêtements sont désinfectés pendant le voyage en train jusqu'à Anvers et dans la ville même, si bien qu'ils portent sur eux l'odeur pénétrante des produits de désinfection. Tout en est imprégné: les hôtels, les quartiers de 3e classe des navires, les halls pour émigrants dans les ports d'arrivée.

Juste après la Première Guerre mondiale, avant que la Red Star Line dispose d'une grande salle de douches, les émigrants sont soumis à une désinfection particulière. Ils doivent s'enduire d'un mélange de vinaigre et de benzène, un dérivé du pétrole. Le benzène dilue la carapace dure des poux, le vinaigre les tue.





PREMIER ÉTAGE



LA VISITE **8** MÉDICALE



1

2

3

4

5

6

7

9

10

11

12

13

14

15

16

17

8·1

LES DOCUMENTS DE VOYAGE DE LA FAMILLE VAN LANCKER



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

En 1920, Léon Van Lancker et son épouse Leonora émigrent aux États-Unis. Léon veut travailler dans l'industrie automobile de Detroit. Ils voyagent à bord du *Kroonland* de la Red Star Line.

À cette époque, tout le monde doit avoir un passeport et un billet. Léon et Leonora sont aussi en possession d'une garantie de leur oncle Clement Lega, qui vit déjà à Detroit. Celui-ci déclare officiellement qu'il est responsable de leur subsistance aux États-Unis. Les Van Lancker ne seront donc pas à la charge de la société.

Léon emmène aussi son diplôme de mécanicien auto pour trouver plus facilement du travail et il y parvient. Il trouve du travail à l'usine Ford de Detroit, sa femme fait de la couture à domicile pour le voisinage. Leur fils Clément naît en Amérique. Mais Léon ne s'habitue pas à la vie aux États-Unis et souffre du mal du pays. La famille revient donc en Europe en 1924 et a également besoin d'un visa pour ce voyage.



LA
TRAVESÉE
EN 3^e
CLASSE



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

9.1

LA FLOTTE DE LA RED STAR LINE



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

La Red Star Line possède au fil des années 23 navires. Ils fonctionnent à la vapeur, mais ont aussi encore des mâts initialement afin d'économiser de l'énergie. La Red Star Line fait construire des navires à Glasgow, Philadelphie et Belfast. Mais elle rachète aussi des unités ou en affrète d'autres armements, généralement d'une compagnie sœur. Le *Kensington* de la American Line navigue ainsi régulièrement pour la Red Star Line entre 1895 et 1903.

Les navires sont de plus en plus rapides au début du 20^e siècle, mais coûtent aussi de plus en plus cher. L'immigration chute dans les années 20 et les armements ne peuvent plus aligner leurs grands navires de manière optimale. C'est la fin d'une époque pour les grands paquebots.

9-2 RMS OLYMPIC

L'*Olympic* navigue entre 1911 et 1935 au service de la White Star Line. C'est avec le *Britannic* et le *Titanic* un des trois fameux navires de classe Olympic de l'armement. Contrairement à ses navires-jumeaux – le *Titanic* sombre en 1912 et le *Britannic* est torpillé en 1916 – l'*Olympic* a une longue carrière sur la ligne transatlantique. Il relie Southampton, Cherbourg et New York. Un bon nombre d'émigrants belges font la traversée à son bord.

Le *Titanic*, l'*Olympic* et le *Britannic* sont sortis des chantiers navals Harland & Wolff de Belfast, la compagnie qui a également construit pour la Red Star Line le *Belgenland*, le *Lapland*, le *Westernland* et le *Pennland*. La White Star Line et la Red Star Line étaient des compagnies sœurs sous la tutelle de la International Mercantile Marine Company. Tous ces paquebots étaient d'ailleurs très similaires.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Les lignes maritimes anglaises et allemandes rendent leurs cabines de première classe toujours plus luxueuses dans les années 1890. La Red Star Line joue elle aussi la carte du tourisme. Elle s'adresse à des Américains venus découvrir les villes d'Europe ou d'Européens en voyage d'agrément en Amérique.



1

De plus en plus de personnes peuvent s'offrir la traversée après la Première Guerre mondiale. En Amérique surtout, mais aussi en Europe occidentale. La Red Star Line sait en tirer parti en ouvrant une classe tourisme. Elle organise aussi des *booze cruises*, des croisières aux îles des Bermudes qui permettent aux Américains de contourner la Prohibition.

2

3

4

5

6

7

8

9

Le gouvernement américain limite l'immigration dans les années 1920. Le transport d'émigrants s'effondre. La Red Star Line reclasse une partie de sa flotte dans la niche des croisières de luxe. Une grande partie des cabines de 3^e classe sont transformées. Le *Lapland* transporte des touristes de New York en Méditerranée, en Amérique du Sud et sur les côtes sud et est de l'Afrique.

10

11

12

13

14

15

16

17

Le *Belgenland II* effectue son premier tour du monde en 1924. Le voyage dure 133 jours et passe par les Caraïbes, le Japon et l'Inde. Il y a au moins 600 membres d'équipage pour 384 passagers.

the 1990s, the number of employees in the public sector has increased in all countries. The increase is most pronounced in the Netherlands, where the public sector has grown from 15.5% of the total labour force in 1980 to 20.5% in 1998.

There are several reasons for the increase in public sector employment. First, the public sector has become more important in the economy. The public sector provides a wide range of services, such as education, health care, and social security. Second, the public sector has become more efficient. The public sector has been able to provide services at a lower cost than in the past. Third, the public sector has become more attractive to employees. The public sector offers a wide range of benefits, such as a secure job, a good pension, and a good work-life balance. Fourth, the public sector has become more diverse. The public sector now employs a wide range of people, including women, minorities, and people with disabilities.

The increase in public sector employment has led to a number of challenges. First, the public sector has become more expensive. The public sector now spends more on services than in the past. Second, the public sector has become more bureaucratic. The public sector now has more rules and regulations than in the past. Third, the public sector has become more politicized. The public sector is now more subject to political pressure than in the past.

There are several ways to address these challenges. First, the public sector can become more efficient. The public sector can reduce costs by streamlining services and improving productivity. Second, the public sector can become less bureaucratic. The public sector can reduce the number of rules and regulations and make the process of providing services simpler. Third, the public sector can become less politicized. The public sector can be insulated from political pressure by making it more difficult to change the public sector's structure and services.

The public sector is an important part of the economy. The public sector provides a wide range of services that are essential for the well-being of society. The public sector is also an important source of employment. The public sector provides a secure job, a good pension, and a good work-life balance. The public sector is also a source of diversity. The public sector employs a wide range of people, including women, minorities, and people with disabilities.

The public sector is facing a number of challenges. The public sector has become more expensive, more bureaucratic, and more politicized. There are several ways to address these challenges. The public sector can become more efficient, less bureaucratic, and less politicized. The public sector can provide services at a lower cost, reduce the number of rules and regulations, and be insulated from political pressure.

The public sector is an important part of the economy. The public sector provides a wide range of services that are essential for the well-being of society. The public sector is also an important source of employment. The public sector provides a secure job, a good pension, and a good work-life balance. The public sector is also a source of diversity. The public sector employs a wide range of people, including women, minorities, and people with disabilities.

There are several reasons for the increase in public sector employment. First, the public sector has become more important in the economy.

The public sector provides a wide range of services, such as education, health care, and social security. Second, the public sector has become more efficient. The public sector has been able to provide services at a lower cost than in the past.

Third, the public sector has become more attractive to employees. The public sector offers a wide range of benefits, such as a secure job, a good pension, and a good work-life balance. Fourth, the public sector has become more diverse.

The public sector now employs a wide range of people, including women, minorities, and people with disabilities. The increase in public sector employment has led to a number of challenges. First, the public sector has become more expensive.

The public sector now spends more on services than in the past. Second, the public sector has become more bureaucratic. The public sector now has more rules and regulations than in the past.

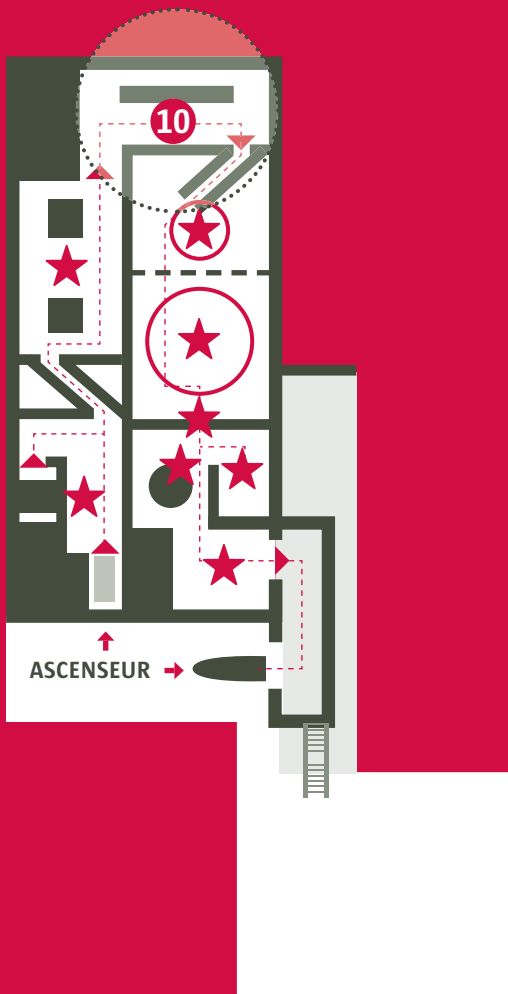
Third, the public sector has become more politicized. The public sector is now more subject to political pressure than in the past. There are several ways to address these challenges. First, the public sector can become more efficient.

The public sector can reduce costs by streamlining services and improving productivity. Second, the public sector can become less bureaucratic. The public sector can reduce the number of rules and regulations and make the process of providing services simpler.

Third, the public sector can become less politicized. The public sector can be insulated from political pressure by making it more difficult to change the public sector's structure and services.

The public sector is an important part of the economy. The public sector provides a wide range of services that are essential for the well-being of society. The public sector is also an important source of employment. The public sector provides a secure job, a good pension, and a good work-life balance.

The public sector is also a source of diversity. The public sector employs a wide range of people, including women, minorities, and people with disabilities.



LA VIE À BORD

10



1

2

3

4

5

6

7

8

9

11

12

13

14

15

16

17

10·1 SE LAVER EN MER

Les lavabos du *Belgenland* sont faits de telle façon que l'eau usée peut s'écouler sans tuyaux.

Ils sont montés sur une planche à charnière. Lorsque l'utilisateur rabat la planche, l'eau se déverse dans une bassine de récupération.



1

Le personnel de la Red Star Line vient enlever les eaux usées.

2

3

Toutes les cabines n'ont pas l'eau chaude ; un certain nombre de passagers doivent se contenter d'eau froide.

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

10-2 PLUS DE CONFORT EN 3^E CLASSE

Jusque tard dans le 19^e siècle, la plupart des émigrants voyagent sur l'entrepont, situé sous le pont principal, au-dessus des marchandises. Il y a des quartiers séparés pour les familles et les hommes et femmes voyageant seuls. Les passagers dorment sur de petites couchettes superposées recouvertes de matelas de paille et mangent dans la même salle. Ils doivent fournir leurs draps et ustensiles de cuisine.

L'armement procure la nourriture en quantités fixées par la loi. La législation belge de 1876 prévoit 2,5 kilos de pommes de terre, 500 grammes de lard et deux harengs par émigrant par semaine. Beaucoup de passagers de 3^e classe continuent toutefois à se plaindre de la nourriture.

Pour faire face à la concurrence, les lignes maritimes doivent progressivement accorder plus d'importance au confort en 3^e classe. Le *Belgenland I* est pourvu d'un système d'aération de l'entrepont en 1889. À partir des années 1890, la Red Star Line dispose de dortoirs pour 12 à 24 personnes et plus tard encore, équipe ses navires de cabines pour deux et quatre personnes, de douches communes et de salles à manger et de salons séparés.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

10·3 LA VIE À BORD

Nous voyageons sur l'entrepont. C'est le pont le plus bas. On pourrait presque toucher l'océan en tendant la main.

ETHEL HOROWITZ, *le Lapland*, 1921



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Nous prions beaucoup. Nous dormons le plus longtemps possible, nous lavons et nous habillons. Nous nous regardons, nous parlons et nous écoutons les passagers. Nous ne parlons pas anglais, mais nous essayons quand même de comprendre ce qu'ils disent.

ANASTASIA MENSİK, *le Vaderland*, 1902

J'utilise l'eau potable qu'on nous a distribuée hier pour me laver, à l'avant du bateau. L'eau est toujours distribuée à trois heures de l'après-midi. Nous n'en buvons que lorsque la soif devient insupportable. Nous gardons le reste pour nous laver.

REINHOLD LIEBAU, *le Belgenland*, 1887

Il y a une grosse tempête. Il faut monter à bord des chaloupes de sauvetage. Il semblerait qu'il faille quitter le navire. C'est réel, une catastrophe potentielle. Mais soudain la mer se calme et nous pouvons rejoindre nos cabines.

ELIEZA MEINWALD, *le Zeeland*, 1920

Nous mangeons uniquement kascher. Nous cachons autant de nourriture que possible dans nos bagages. Nous avons emporté un grand bocal de cerises dans de l'alcool. C'est bon contre le mal de mer.

SORE JACOBS, *le Zeeland*, 1912

Le bateau est plein à craquer. Il y a beaucoup de personnel et les passagers chantent et dansent. Il y a beaucoup de Russes. Enfin, je crois. Je suis très excité. Je n'ai encore jamais vu un paquebot et c'est la première fois que je suis sur l'océan. Le bateau danse sur les vagues.

FRANC RIEDER, *le Kroonland*, 1908

Nous montons de temps en temps sur le pont pour essayer d'obtenir à manger. Si nous avons de la chance, les passagers des ponts supérieurs nous donnent de la nourriture, que nous emportons en bas, sur l'entrepont.

MARTHA LEVASHESKY GARDNER,
navire inconnu, 1921



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Les lits sont disposés en rangées de cinq sur deux niveaux. Il y a entre les rangées des passages étroits et des lampes sont suspendues aux montants des lits. Il fait toujours sombre. L'émigrant doit apporter ses propres draps. Les tables se trouvent entre les lits. Chaque passager a une paillasse et deux gamelles en étain : une pour boire, une pour manger.

AUGUST DE PAPE, *le Lac Huron*, 1893



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

10-4 PERSONNEL

Un grand paquebot de la Red Star Line compte au début du 20e siècle quelque cinq cents membres d'équipage en trois sections: la section pont, la section ingénieurs et la section steward.

La section pont est responsable de la navigation et de la sécurité. Le capitaine est le plus haut en rang et a l'ultime responsabilité de tout le navire.

La section ingénieurs est constituée de techniciens et machinistes qui font tourner les moteurs du navire. Ils sont dirigés par un ingénieur chef et divers ingénieurs généraux et spécialisés.

Il y a enfin la section steward, qui prend soin des passagers. Serveurs, cuisiniers, coiffeurs, bonnes d'enfants et barmen mettent tout en œuvre pour satisfaire les désirs des passagers de première classe.

Il y a également des fonctions spécialisées : médecins de bord, charpentiers, musiciens et opérateurs radio.

Les membres du personnel sont soumis à une stricte discipline. Les contacts inappropriés avec les passagers ne sont pas autorisés. Le personnel des années 20 ne parlant pas anglais pendant une croisière est passible d'une amende.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

L' ARRIVÉE
EN **11**
AMÉRIQUE



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

12

13

14

15

16

17

11.1 SUR ELLIS ISLAND



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Tout le monde n'est pas autorisé à entrer aux États-Unis. En 1882, l'immigration en provenance de Chine est rendue impossible. Par ailleurs, seuls sont admis les individus qui sont en mesure s'assurer leur propre subsistance. Des interdictions frappent notamment les handicapés, les repris de justice, les femmes enceintes qui voyagent seules, les prostituées, les polygames, les anarchistes et les personnes atteintes d'une maladie contagieuse.

Tant qu'ils ont l'air en bonne santé, les passagers de première et seconde classe sont immédiatement admis à terre. En revanche, tous les passagers de troisième classe doivent d'abord passer par Ellis Island pour des contrôles administratifs et des examens médicaux.

Environ dix pour cent sont pris à part. Ils doivent alors subir d'autres examens médicaux et comparaître devant le Board of Special Inquiry, qui décide de leur sort. Il y a un espace fermé pour les voyageurs refusés et ceux en attente d'une décision. Les malades sont envoyés à l'hôpital. Les frais sont souvent à charge de la famille.

Ceux qui sont autorisés à poursuivre leur voyage peuvent acheter des billets de train et changer de l'argent sur Ellis Island, où il y a également un service de télégrammes.

À partir de 1925, les contrôles d'admission s'effectuent avant le départ, dans les ports en Europe. Ellis Island est à présent principalement devenu un centre de déportation. Les immigrants apatrides peuvent toujours être expulsés du pays lorsque les conditions de séjour ne sont pas respectées.



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11**
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17

11·2



JEU DE CUBES

Testez-vous ! Ce jeu de cubes est basé sur un test d'intelligence qui était utilisé à Ellis Island. Les immigrants dont les capacités intellectuelles étaient limitées ne pouvaient pas entrer dans le pays. Et vous, allez-vous réussir l'épreuve ?



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

LE RÊVE **12** AMÉRICAIN

13

14

15

16

17

12·1

COMMUNAUTÉS IMMIGRÉES

Dès leur arrivée en Amérique, les immigrants suivent les traces de leurs compatriotes et des gens de leur région. Ils aboutissent dans les usines et les mines autour des villes industrielles. À la campagne, les aspirants-fermiers cherchent à posséder leur propre lopin de terre.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

D'innombrables communautés d'immigrants voient le jour. La culture du pays d'origine y est perpétuée dans des sociétés, des chorales, des fanfares et des orchestres. Des journaux publiés dans leur langue maternelle apportent des informations locales et des nouvelles de leur pays natal.

Les migrants scandinaves et allemands s'installent surtout dans le Midwest. Une importante communauté polonaise habite à Chicago. On y trouve aussi de nombreux Belges. Beaucoup d'entre eux sont embauchés comme concierges dans les gratte-ciel. Les usines automobiles de Detroit constituent un autre pôle d'attraction important pour les ressortissants belges.

New York est un véritable patchwork ethnique d'Irlandais, Italiens, Allemands et Russes. Le Lower East Side devient un quartier juif. Ils sont nombreux à travailler à la maison et à confectionner des vêtements. Les enseignes de magasin en

yiddish sont partout. Le théâtre juif est florissant. Au bout d'un certain temps, un grand nombre de migrants partent vers l'intérieur du pays. C'est ainsi que dans les années 1920, une communauté juive voit le jour sur la côte ouest à Los Angeles.



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12**
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17

12·2 TOUS AMÉRICAINS



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Vers 1900, l'industrie américaine pleure pour trouver de la main d'œuvre bon marché. Si seule une petite minorité est totalement opposée à l'immigration, presque personne ne souhaite le libre accès pour tous. Les ouvriers craignent la concurrence. Et parmi les nouveaux venus, certains sont davantage les bienvenus que d'autres.

Plus spécifiquement, les immigrants catholiques, d'Europe du Sud et de l'Est n'ont pas la cote. Pour beaucoup, ils sont biologiquement, moralement et culturellement inférieurs. Ils ne connaissent pas la démocratie, ont des habitudes repoussantes et leur hygiène est déplorable. Ils constitueraient une menace pour la race et la société.

Comme la plupart des nouveaux arrivants proviennent de ces contrées, les « nativistes » veulent limiter l'immigration. Les entreprises, compagnies maritimes et organisations de migrants, de leur côté, font du lobby en faveur d'une politique d'ouverture.

Le sentiment d'identité américaine, quant à lui, se renforce. Les immigrants doivent s'adapter. On leur dit qu'ils ont intérêt à apprendre l'anglais. Pendant la Première Guerre mondiale, on

attend de chacun une loyauté inconditionnelle envers les États-Unis. Le service militaire et les expériences communes sur le champ de bataille favorisent l'intégration des enfants d'immigrants européens.

Des quotas d'immigration finissent toutefois par être instaurés en 1921 et 1924. Ils sont dirigés contre l'Europe méditerranéenne et de l'Est. Le nombre d'immigrants autorisés à entrer aux États-Unis est désormais limité par pays d'origine.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



RÉCIT POLICIER

Vu l'établissement des quotas, les immigrants tentent d'entrer illégalement aux États-Unis par la frontière canadienne ou mexicaine. En 1924, Achiel Moerman de Courtrai se cache dans un train à destination de Detroit. Va-t-il réussir dans son entreprise ? Lisez ici son passionnant récit !

Quand le train s'est arrêté, un détective a surgi, revolver au poing. Il a braqué une torche électrique sur le wagon, nous a découverts et a crié: « Hands up – come on, Smoklle Boys! »



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



PRESSE D' IMMIGRATION

Les exilés veulent rester informés de ce qui se passe dans leur pays d'origine. Les États-Unis et le Canada connaissent la liberté de la presse et la liberté de langage. Pour beaucoup d'entre eux, c'est nouveau. Nous vous invitons à feuilleter une série de journaux pour immigrants, dans la langue de leur pays d'origine.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

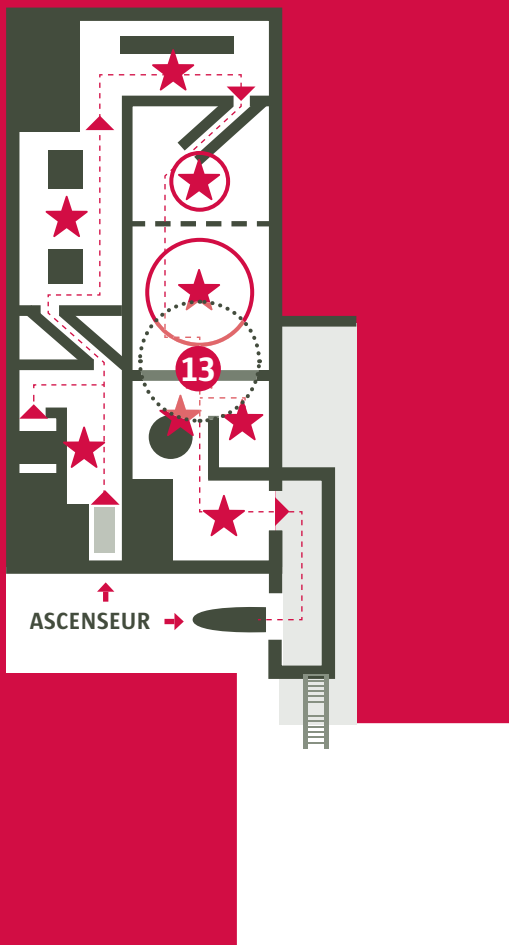
13

14

15

16

17



UNE
HISTOIRE
SANS FIN



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13

ANVERS **14**
AUJOURD'HUI

15
16
17





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

DANCE

15

16

17





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

17

UNE MAISON OUVERTE

16

16•1



OFFREZ VOS HISTOIRES

Offrez vos histoires de migration, d'hier ou d'aujourd'hui, au musée Red Star Line. Nous les récoltons en permanence, avec l'aide du public. Vous possédez une photo, un objet ou une lettre qui peut nous intéresser ? Adressez-vous à un membre du personnel du musée qui vous indiquera comment procéder.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



LISTES DE PASSAGERS



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16

17

17·1



LISTES DE PASSAGERS

Consultez les listes de passagers des paquebots.
Découvrez si vous avez de la famille en Amérique.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17





LA TOUR

