



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## **De Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij en de vaart op Buenos Aires 1888-1890**

Zeijl, P.W. van

### **Citation**

Zeijl, P. W. van. (1992). De Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij en de vaart op Buenos Aires 1888-1890. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 11(2), 153-163. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305810>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305810>

**Note:** To cite this publication please use the final published version (if applicable).

## Agenda

2 oktober - 1 november 1992: De universiteitsbibliotheek van Helsinki organiseert in samenwerking met de transportonderneming Nurminen een tentoonstelling over *The North-East Passage: from Vikings to Nordenskiöld* in de kathedraal van Helsinki. Inlichtingen: drs. Edwin Okhuizen, Rijksuniversiteit Utrecht, vakgroep Kartografie, Postbus 80115, 3508 TC Utrecht.

Herfst 1992: De afdeling Zeegeschiedenis van de Rijksuniversiteit te Leiden organiseert vanaf dinsdag 8 september 1992 (aanvang 20.30 uur) een serie van elf wekelijkse hoorcolleges over het thema *De lof der zeevaart. De cultuur van maritiem Nederland in de zeventiende eeuw*. Deze colleges zijn ook toegankelijk voor niet-studenten tegen betaling van een laag inschrijfgeld. Inlichtingen: vakgroep geschiedenis R.U.L., Doelensteeg 16, 2311 VL Leiden, tel. 071-272651/52 of 272760/61/62.

21 - 23 oktober 1992: Het West Australia Maritime Museum te Fremantle organiseert in samenwerking met andere instellingen een symposium annex workshop over *Replication, reconstruction, and restoration: the principles, issues and ethics*. Inlichtingen: Mevr. Sally May, p/a West Australia Maritime Museum, Cliff Street, Fremantle, WA 6160 Australië.

31 oktober - 1 november 1992: De universiteit van Oxford organiseert in samenwerking met andere instellingen een symposium te Greenwich over het thema *The archaeology of ships of war*. Voorstellen voor papers kunnen worden ingediend bij: Tim Dingemans en Mensum Bound, p/a Oxford University MARE, 4 Butts Road, Horspath, Oxford OX9 1RH, Groot-Brittannië.

7 november 1992: De Society for Nautical Research organiseert een ééndaagse conferentie in het National Maritime Museum te Greenwich over het thema *The Royal Navy at War: the Period of Balance, 1942-1943*.

12 - 14 november 1992: Het British Museum organiseert een conferentie over *Trade and discovery: the scientific study of artefacts from post-medieval Europe and beyond*. Inlichtingen: Duncan Hook, p/a Department of Scientific Research, British Museum, Londen WC1B 3DG, Groot-Brittannië.

19 - 20 november 1992: Het Arctisch Centrum organiseert zijn Negende Internationale Symposium te Groningen over het onderwerp *Man and the Barents Sea Ecosystem*. Inlichtingen en aanmelding: Arctisch Centrum, Postbus 716, 9700 AS Groningen, tel. 050-636834.

## De Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij en de vaart op Buenos Aires 1888 - 1890

P. W. van Zeijl

In de jaren 1888-1890 zijn er heel wat Nederlanders naar Argentinië geëmigreerd. Deze emigratie werd veroorzaakt door een nationale crisis in de landbouw die het meest gevoeld werd in de provincies Friesland, Groningen en Zeeland. De omstandigheden waaronder vooral de landarbeiders moesten leven lieten veel te wensen over. Werkeloosheid en armoede waren voor velen dan ook de aanleiding voor hun vertrek. Daarbij vielen de ongunstige omstandigheden in het eigen land samen met gunstige in andere landen.

In Argentinië zag de ontwikkeling van de werkgelegenheid er in die tijd goed uit. Ambachtslieden konden er makkelijk werk vinden. Er moest wel hard gewerkt worden, maar de omstandigheden waren over het algemeen gezonder en de beroepsrisicos minder groot dan toen in de meeste Europese en Amerikaanse steden het geval was. Bovendien lag het loonpeil hoger dan in Europa.<sup>1</sup> Voor ongeschoolden en landbouwers was er tot 1890 ook volop werk, zij het vaak onder slechtere levens- en arbeidsomstandigheden dan in Europa. De Argentijnse regering stimuleerde op vele manieren de immigratie van vooral Noord-Europeanen naar de onbevolkte landbouwgebieden van het land. Hiertoe werden in een aantal Europese steden de zogenaamde *Oficinas de Información y Propaganda* opgericht. Deze bureaus hadden tot doel de kennis over Argentinië te vergroten zodat de immigratie spontaan zou stijgen. Om de toekomstige immigran-

ten in staat te stellen de reis te maken, werden de zogenaamde *pasajes subsidiarios* door deze bureaus uitgereikt. Dit waren gesubsidieerde passages voor de overtocht naar Argentinië. In deze bijdrage zal ik vooral ingaan op de rol die de Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij (NASM) hierbij heeft gespeeld, hoe de condities aan boord waren van de schepen die op Buenos Aires voeren en hoe het de Nederlandse immigranten in Argentinië verging.

### De pasaje subsidiario

De Argentijnse regering begon op 12 november 1887 met het uitreiken van de gesubsidieerde passages. Normaal gesproken was de prijs van een derde klas passagebiljet op een schip van de NASM f 84, — voor volwassenen.<sup>2</sup> In plaats daarvan kregen de emigranten via het Ministerie van Buitenlandse Zaken of via de Oficinas de Información y Propaganda een passagebiljet. Een half biljet werd uitgereikt aan drie- tot twaalfjarigen, een kwart aan die van één tot driejarigen en onder één jaar was de overtocht gratis. De *pasajes subsidiarios* werden niet uitgereikt aan personen boven de zestig jaar, noch aan zieken of gebrekkigen.

In 1887 was ongeveer driekwart van het totaal aantal immigranten in Argentinië van Italiaanse nationaliteit. De Argentijnse regering stelde echter de immigratie uit Frankrijk, Duitsland, België en andere Noord-Europese landen meer op prijs.<sup>3</sup>

De immigranten hiervandaan waren van 'het blanke ras' en kwamen uit landen met 'beschaving', zo vond men. Met de gratis biljetten probeerde de regering dan ook de immigratie van Noord-Europeanen te bevorderen.

In de jaren 1888, 1889 en 1890 kwamen er 3.742 Nederlanders met de gratis overtochten Argentinië binnen terwijl er in totaal in deze jaren 4.470 Nederlanders arriveerden.<sup>4</sup> De meerderheid maakte dus gebruik van de gratis voorziening die de Argentijnse regering had getroffen. De grootste groep bestond uit arme, kinderrijke gezinnen uit de noordelijke provincies en Zeeland.

Voor het vervoer van de immigranten werden contracten gesloten met scheepvaartmaatschappijen. Op 24 oktober 1888 sloot de NASM ook een contract met de *Comisario General de Inmigración* voor het vervoer van emigranten met gesubsidieerde overtochten, voornamelijk uit Holland. Nog in datzelfde jaar opende zij een lijndienst op Zuid-Amerika. De maatschappij kreeg per passagier een bepaald bedrag uitgekeerd door de Argentijnse regering. Het bedrag was gekoppeld aan de Argentijnse goudprijs.<sup>5</sup> Bovendien had de Argentijnse immigratiecommissie toegezegd het vervoer van 10.000 immigranten aan de nieuwe lijn te zullen opdragen.<sup>6</sup>

De toenmalige Nederlandse consul in Buenos Aires, L. van Riet, had veel kritiek op deze biljetten. Hij vond dat het de stoomvaartmaatschappijen alleen om de winst te doen was. Van Riet schreef dat het voor hen 'van minder belang was een uitmuntende klasse van immigranten hierheen te brengen dan wel ervoor te zorgen dat alle plaatsen hunner boten op den voor vertrek bepaalden dag met passagiers, van welke kwaliteit ook, waren bezet'.<sup>7</sup> In Argentinië waren mensen nodig met ervaring, vooral in de landbouw, en ambachtslieden voor de opkomende industrie, in nieuwe bedrijven, de kanalisatie van rivieren, de

bouw van spoorwegen, havens, bruggen, etc. Maar via de pasajes subsidiarios zouden er mensen aankomen die geen of weinig ervaring hadden en die alleen de heersende crisis in Europa wilden ontvluchten.

#### De zeereis

De Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij, die vanaf 1896 de Holland-Amerika Lijn heette, werd opgericht op 18 april 1873 en had zijn hoofdkantoor in Rotterdam. In het begin voer men nog met zeilschepen de oceaan over. De overgang naar het stoomschip in de tweede helft van de negentiende eeuw zorgde er mede voor dat de emigratie makkelijker ging, vooral naar Noord-Amerika. Er zijn een tweetal oorzaken aan te wijzen waarom men een scheepvaartdienst met stoomschepen op Amerika opende. Ten eerste was er in Nederland een stilstand in de bouw van zeestoomschepen, juist toen de stoomvaart in Engeland zich sterk ontwikkelde. Men voelde de noodzaak om uit deze impasse te komen. Ten tweede was kort tevoren met de doorgraving van de Hoek van Holland een nieuwe en kortere vaarweg naar zee tot stand gekomen.

Zoals gezegd begon de NASM in 1888 met een nieuwe lijn van Nederland naar Brazilië en de Rio de la Plata. In december van dat jaar vertrok het eerste schip naar de Zuid in een vierwekelijkse dienst van Rotterdam/Amsterdam naar Montevideo - Buenos Aires - Rosario. De Parijse wereldtentoonstelling in 1889 deed het passagiersvervoer, vooral in de eerste klas, sterk toenemen. Dit leidde tot het besluit om ook Boulogne-sur-Mer aan te doen. Hier werd in 1890 een eigen vestiging geopend.

De belangstelling in Nederland voor Argentinië was enorm gegroeid. Dit wordt nog eens onderstreept door het feit dat de Nederlandse marine enkele malen de ha-



Het stoomschip 'Schiedam'. Foto: Historisch Topografische Atlas, Gemeentelijke Archiefdienst, Amsterdam.

ven van Buenos Aires aandeed. Het stoomschip *Zr. Ms. Sommeldijk* kwam in februari 1888 voor een bezoek van ongeveer twee weken in de haven van La Boca aan. Het werd 'door Zijne Majesteit gezonden tot het brengen van een vriendschappelijk bezoek aan, en als een blijk van belangstelling in de Argentijnsche republiek en ter bevordering van de Nederlandsche belangen in de republiek'.<sup>9</sup> Tijdens het verblijf werden er gesprekken gevoerd met enkele Nederlandse handelaren. Hieruit bleek dat zij vooral een directe stoomvaartverbinding misten voor de ontwikkeling van de handelsbetrekkingen tussen Nederland en Argentinië. Het bezoek van de marine heeft waarschijnlijk sterk bijgedragen aan de oprichting van de di-

Tabel 1. Overzicht van de schepen van de NASM die van 1888-1891 op Argentinië voeren<sup>12</sup>

| Naam      | Bouwjaar | Tonnage | Capaciteit passagiers |       |       | Aantal bemanningsleden |
|-----------|----------|---------|-----------------------|-------|-------|------------------------|
|           |          |         | 1 kl.                 | 2 kl. | 3 kl. |                        |
| P. Caland | 1873     | 2540    | 24                    | 18    | 300   | 67                     |
| Schiedam  | 1874     | 2236    | —                     | —     | 722   | 65                     |
| Zaandam   | 1882     | 3063    | 50                    | —     | 424   | 51                     |
| Leerdam   | 1881     | 2796    | 44                    | —     | 392   | 62                     |
| Edam II   | 1883     | 3130    | 52                    | —     | 424   | 62                     |

Van deze schepen voerden de *Schiedam* en de *Zaandam* de meeste overtochten naar Buenos Aires uit, respectievelijk zeven en zes.

Ondanks het verzoek van de Nederlandse consul in Buenos Aires om de frequentie van de vaarten te verhogen naar eens in de twee weken, bleef het bij een, praktisch, maandelijks lijndienst. Tabel 2 geeft de vertrek- en aankomstdata van de NASM schepen in Nederland en Buenos Aires.<sup>13</sup> De schepen waren dus gemiddeld drie maanden onderweg en bleven ongeveer twee weken in Buenos Aires.

Via boekjes over de Argentijnse republiek probeerde de NASM propaganda te ma-

rekte vaart op Buenos Aires. In december 1889 legde het stoomschip *Zr. Ms. Tromp* in de haven aan. Evenals de eerste keer werden er onder begeleiding van consul Van Riet gesprekken gevoerd met president Juárez Celman, de minister van Oorlog en Marine en de minister van Buitenlandse Zaken.<sup>10</sup> Een jaar later, in december 1890, vond het laatste bezoek plaats. Het stoomschip *Zr. Ms. Koningin Emma der Nederlanden* arriveerde in Buenos Aires op het moment dat consul Van Riet vreesde voor een opstand.<sup>11</sup>

De schepen van de NASM die van eind 1888 tot 1891 naar Buenos Aires voeren en Nederlandse landverhuizers aan boord hadden waren de volgende:

ken voor de overtocht naar de Zuid. Een zo'n boekje, uit 1888, was vooral gebaseerd op de consulaire rapporten van Van Riet, die zich toen nog vrij gunstig over de omstandigheden in Argentinië uitsprak.<sup>14</sup> O. Reuchlin, directeur van de NASM van 1873 tot 1919, ondernam in december 1889 een inspectiereis naar Argentinië en deed er ook gunstige indrukken op.<sup>15</sup> De NASM had tevens een scheepsagent in Buenos Aires, die de maatschappij van informatie voorzag. In 1890 was dit de Rotterdammer L. Geuken.<sup>16</sup> Dat het een lucratieve zaak werd om emigranten te werven blijkt uit het feit dat ronselaars voor kolonisatiemaatschappijen

Tabel 2. Reizen van NASM-schepen op Argentinië, 1888-1891

| Schip         | Vertrek uit Nederland | Aankomst te Buenos Aires | Vertrek uit Buenos Aires | Aankomst in Nederland |
|---------------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------|
| 1888          |                       |                          |                          |                       |
| 1. Zaandam    | A 06 dec              | ?                        | ?                        | ?                     |
| 1889          |                       |                          |                          |                       |
| 2. Edam       | R 06 jan              | ?                        | ?                        | A 05 apr              |
| 3. Schiedam   | A 05 feb              | ?                        | ?                        | R 08 mei              |
| 4. Zaandam    | R 04 apr              | 10 mei                   | 01 jun                   | A 06 jul              |
| 5. Leerdam    | A 07 mei              | 15 jun                   | 26 jun                   | R 05 aug              |
| 6. Schiedam   | R 04 jun              | 09 jul                   | 29 jul                   | A 09 sep              |
| 7. Zaandam    | A 20 jul              | 28 aug                   | 16 sep                   | R 23 oct              |
| 8. Leerdam    | R 20 aug              | 08 oct                   | 21 oct                   | A 25 nov              |
| 9. Schiedam   | A 25 sep              | 30 oct                   | 15 nov                   | R 24 dec              |
| 10. Zaandam   | R 05 nov              | 10 dec                   | 28 dec                   | A 07 feb 90           |
| 11. Leerdam   | A 15 dec              | Gezonken                 |                          |                       |
| 1890          |                       |                          |                          |                       |
| 12. Schiedam  | R 15 jan              | 19 feb                   | 02 mrt                   | R 10 apr              |
| 13. Zaandam   | A 15 feb              | 24 mrt                   | 07 apr                   | A 13 mei              |
| 14. Edam      | A 15 mrt              | 18 apr                   | 05 mei                   | R 09 jun              |
| 15. Schiedam  | R 26 apr              | 29 mei                   | 14 jun                   | R 22 jul              |
| 16. Zaandam   | A 25 mei              | 25 jun                   | 18 jul                   | R 23 aug              |
| 17. Edam      | R 25 jun              | 23 jul                   | 08 aug                   | R 11 sep              |
| 18. Schiedam  | R 06 aug              | 06 sep                   | 17 sep                   | R 01 nov              |
| 19. P. Caland | R 22 oct              | 20 nov                   | 01 dec                   | R 10 jan 91           |
| 20. Schiedam  | R 15 nov              | 17 dec                   | 02 jan                   | R 07 feb              |
| 21. Edam      | A 14 dec              | 24 jan                   | 06 feb                   | R 19 mrt              |

A = Amsterdam; R = Rotterdam.

en voor agenten van schepen, emigranten probeerden aan te trekken. Zij kregen dan voor elke aangebrachte emigrant een premie. De ronselaars lokten mensen door allerlei moois aan hen voor te spiegelen.<sup>17</sup> Via wettelijke maatregelen kon hier weinig aan worden gedaan, net zo min als aan werving door propaganda.

Vanaf 1861 bestond er een wet 'houdende bepalingen omtrent den doortocht en het vervoer van landverhuizers'. Deze werd gewijzigd en aangevuld in 1869 (het begrip 'landverhuizer' werd pas in 1936 gedefinieerd). Bij deze wet werd meer gedacht aan het vervoer van transmigranten dan aan Nederlandse landverhuizers.

Slechts één artikel ging over de voorlichting en propaganda en wel artikel 22.<sup>18</sup> Dit artikel bleek vaag en onvolledig en het is nooit gelukt om personen en instanties, die zich op dergelijke wijze bezig hielden met het misleiden van emigranten, hierop veroordeeld te krijgen.

Niet alle wervingsagenten waren uit op het ronselen van passagiers. De agenten die verbonden waren aan de NASM stonden beter bekend. Zij stonden onder toezicht van districtsinspecteurs, die in 1888 in Groningen en in Oisterwijk waren gevestigd.<sup>19</sup>

De toename van de emigratie had wel tot gevolg dat de regering strenger toezicht op

de schepen ging houden. Voorschriften werden uitgevaardigd waarbij onder meer de minimum ruimte die de emigrant werd toebedeeld werd vastgesteld. Ook werd de zorg voor zijn welzijn aan boord enigszins geregeld. Bij vertrek controleerden inspecteurs of hieraan de hand werd gehouden. In 1883 werd een nieuw wetsontwerp aangenomen, waarbij in een extra toevoeging op het reglement voor landverhuizers nieuwe, hogere eisen gesteld werden aan het vervoer.<sup>20</sup> Door het invoeren van deze eisen vonden er eerst nog wel eens wat strubelingen plaats tussen de ondernemers en de commissie. Maar een schip kon niet eerder weg dan nadat de commissie de verklaring van de ondernemer voor die bewuste reis ondertekend had. De indeling van de schepen was als volgt. De slaapplekken van de alleenreizende

mannen waren meestal voorin gesitueerd, door de machinekamer gescheiden van die van de echt)paren en hun kinderen. Daarachter kwamen die voor alleenreizende vrouwen. In de loop van de jaren zeven-tig en tachtig werden voor families demon-teerbare hutten opgebouwd voor twee, vier of zes personen. Voor de terugreis konden deze worden opgeborgen om plaats te maken voor lading. Weer later kwamen er, op een hoger dek, permanent derde klas-se hutten in verband met het zich langzaam ontwikkelende derde klasse vervoer. In eerste instantie was de NASM niet geïnteresseerd in het kajuitsvervoer. Omstreeks 1886 besloot zij zich meer op het vervoer van de betalende passagiers toe te leggen. De kajuiten werden daartoe verdeeld in een eerste en tweede klasse.<sup>21</sup> Uit de 'Instructiën voor den dienst op de



Het stoomschip 'P. Caland' in de haven van Rotterdam. Foto: Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam.

stoomschepen der Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij', van 1874, blijkt dat er nogal een verschil was tussen de verschillende klassen.<sup>22</sup> Bij het reglement van de derde klas was vermeld, in tegenstelling tot de eerste en tweede klas, dat vuurwapens verboden waren en dat het verboden was het houtwerk te beschadigen. De derde klas passagiers waren tevens verplicht om beurtelings zelf de verblijfplaatsen schoon te maken.

Op de schepen van de NASM die naar Argentinië gingen werden altijd meer dan driehonderd passagiers vervoerd en er was altijd een arts aan boord. Deze moest alle zieken, zonder onderscheid, helpen en gratis geneesmiddelen verstrekken. Tweemaal daags moest hij de passagiers derde klas bezoeken, in de voor- en namiddag, en daarbij toezien of er tekenen van besmettelijke ziekten waren.

In tegenstelling tot de passagiers op de vroegere zeilschepen, hoefden de emigranten op de stoomschepen niet meer voor hun eigen proviand te zorgen. Op de eerste stoomschepen van de NASM kregen zij stevig voedsel.<sup>23</sup>

#### *De ontschepping in Buenos Aires*

Bij aankomst in de haven van Buenos Aires inspecteerde het Departamento General de Inmigración de schepen op woonruimte, eten, comfort, hygiëne en veiligheid.<sup>24</sup> In de Immigratiewet van 1876 stond precies beschreven aan welke eisen de schepen moesten voldoen en hoeveel passagiers er per tonnage mochten worden vervoerd. De Nederlandse schepen vervoerden nooit meer passagiers dan het aantal waar het schip voor was ingericht. Maar dit was niet altijd het geval op alle schepen uit Europa. In de *Weekly Herald* van Buenos Aires van 2 februari 1889 stond bijvoorbeeld dat de Norddeutscher Lloyd een boete had gekregen van vijfhonderd dollar omdat er teveel passagiers waren aan boord van de *Ohio*.<sup>25</sup>

De haven van Buenos Aires was slecht bereikbaar voor grote schepen doordat er veel slib lag aan de monding van de Rio de La Plata. Voordat de nieuwe haven in 1898 was aangelegd, moesten de grote schepen een paar mijl uit de kust voor anker gaan. Van daaruit werden de passagiers en de bagage in verschillende fasen naar het land vervoerd; eerst in kleinere boten, dan in hoge houten karren die getrokken werden door paarden en als laatste via de passagierspier die ongeveer tweehonderd meter lang was. Deze manier van ontschepping zorgde voor veel op-onthoud.<sup>26</sup>

Voor het vervoer van de passagiers naar het immigrantenhotel waren afspraken gemaakt met enkele tram-maatschappijen. De bagage werd met karren vervoerd. Iedere immigrant moest zelf toezicht houden op zijn bagage bij de ontschepping, bij het opladen op de karren en bij aankomst bij de opslagruimte van het immigrantenhotel.<sup>27</sup> Dit hotel was bedoeld voor elke immigrant die door middel van een door een Argentijnse consul of immigratiedienst afgegeven of gelegaliseerd certificaat aan kon tonen dat hij bekwaam was voor de uitoefening van een beroep en van goed gedrag was. Hij kon gedurende de eerste vijf dagen aanspraak maken op vrije kost en inwoning aldaar. In geval van ernstige ziekte genoot hij dit voorrecht tot aan zijn herstel. Als de immigrant naar het binnenland ging dan had hij recht op tien dagen gratis onderdak en voeding.<sup>28</sup>

#### *De Nederlanders in Argentinië*

De Nederlanders die in Buenos Aires aankwamen kregen soms via de *Oficina de Trabajo* een baan aangeboden. Dit was een bureau dat de pas aangekomen immigranten aan werk hielp, vooral in de landbouw. Via dit bureau werd men gratis vervoerd naar de plaats of kolonie waar men zich wilde vestigen. Nederlandse kolonies van enige betekenis ontstonden in

Tres Arroyos, Rosario en Buenos Aires. De kolonie in Tres Arroyos is een succes geworden in vergelijking met de anderen;

zij bestaat nog steeds en in 1989 werd het honderdjarig bestaan gevierd.<sup>29</sup> Voor de meeste Nederlanders viel het ech-



Het stoomschip de 'Edam' met passagiers aan dek. Foto: Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam.

ter niet mee om zich als landbouwer te vestigen. Velen kenden de taal niet en moesten na dagen wachten in het immigrantenhotel een lange reis maken met de trein en per wagen de pampa in. Daar was de behuizing schamel, er was weinig beschutting en men had geen werktuigen. Sommigen werden ziek, gingen aan de drank of kregen ruzie, anderen gingen rondzwerven of trokken naar de grotere steden.<sup>30</sup> De Nederlandsche Vereeniging van Weldadigheid, die in november 1889 werd opgericht onder leiding van consul Van Riet, zorgde voor de opvang van deze mensen in Buenos Aires. Sommigen werden met behulp van deze vereniging weer teruggestuurd naar Nederland. De vereniging kreeg veel brieven van mensen die om financiële ondersteuning vroegen. Deze verzoeken werden niet altijd gehonoreerd zodat er steeds vaker klachten- en dreigbrieven werden ontvangen.

Voorals consul Van Riet moest het ontgelden. Een brief van A. van Dijk van maart 1893 was persoonlijk aan hem gericht. Hierin maakte hij melding van het feit dat 'ik van Dijk bijna vier maand onpaslijk zijn voor mijn werk en weinig heb te eten. Dat ik al zoo veele keeren bij u zijn geweest om hulp, maar niet van u kan krijgen, en waarom dat weet u zelf niet, maar wacht nog maar enkele dagen'. Hij vond dat de vereniging verplicht was om Nederlanders in nood te helpen en dreigde met het schrijven van een brief aan de Minister van Buitenlandse Zaken, de krant en met een bezoek aan de vereniging. Het was volgens hem schandelijk 'dat ik 23 pesos van u hebt ontvangen in deze vier jaar die ik in Argentinië zijn geweest, u denk zeker dat gij een gek voor heb maar dat zullen wij nog eens zien'. Blijkbaar was er commentaar geweest op zijn spelling want hij eindigde met de woorden 'Als deze brief nu weer slecht is dan kan u hem wel aan plakken, want u zegt altijd dat ik zulke slechte brieven schrijf'.<sup>31</sup>



Consul L. van Riet. Foto: Iconografisch Bureau, 's-Gravenhage.

Van de ongeveer 4500 Nederlanders die van 1888 tot 1890 aankwamen zijn er ongeveer duizend weer teruggekeerd. Zij waren met te hoge verwachtingen uit Nederland vertrokken, hadden geen spaargeld meegenomen en konden hun grote gezin niet onderhouden.

In 1890 ontstond er een economische crisis in Argentinië. Er werd een verkeerde politiek met betrekking tot de geldcirculatie en het kredietwezen gevoerd. Inflatie en een toename van de binnen- en buitenlandse schulden waren het gevolg. In een poging deze schulden te verminderen werd één van de belangrijkste spoorlijnen aan Engeland verkocht. Dit mocht echter niet baten. De werkloosheid groeide, de salarissen daalden en de kosten van levensonderhoud waren zeer hoog. In juli 1890 brak er een opstand uit. Hierbij werd president Juárez Celman gedwongen

af te treden en nam Carlos Pellegrini de macht over.<sup>32</sup> De verandering in de politiek betekende het einde van de pasajes subsidiarios. De nieuwe functionarissen die aangesteld werden bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken en bij het Departamento de Inmigración waren erg negatief over de opgedane ervaringen met de gratis passagebiljetten. Ze werden dan ook afgeschaft.

Dit had een onmiddellijke invloed op de bezettingsgraad van de NASM-schepen. De lijn die met zulke grote verwachtingen was geopend liet telkens meer verlies zien. In september 1890 moest zelfs een reis worden geannuleerd. Een paar maanden later, in januari 1891, stopte men helemaal met de vaart op Zuid-Amerika. De directie van de NASM gaf hiervoor drie redenen op: 1) de ongunstige economische ontwikkelingen in de Argentijnse republiek en de politieke beroering waarbij het bankwezen betrokken was. Hierdoor was vrees ontstaan voor het doen van zaken. Het aanbod van uitgaande goederen nam af, zodat men meer en meer verlies leed op de reizen, 2) de Argentijnse regering staakte haar passages-op-krediet. De gewone emigratie verminderde sterk als gevolg van de ongunstige berichten, 3) de duurdere exploitatie ten gevolge van hogere steenkolenprijzen en arbeidslonen.<sup>33</sup>

#### Besluit

De Nederlandse emigratie naar Argentinië aan het eind van de negentiende eeuw leek aanvankelijk een groot succes te worden. De crisis in het eigen land zorgde voor werkloosheid en armoede, vooral onder de boeren. Op datzelfde moment probeerde de Argentijnse regering de immigratie van vooral Noord-Europeanen te stimuleren. Zij deed dit door zoveel mogelijk informatie over het land te verstrekken en door een betere toekomst in het vooruitzicht te stellen. Ook de Nederlandse consul in Buenos Aires was aanvankelijk zeer positief

in zijn berichtgeving over de ontwikkelingen in Argentinië. Hij wilde de handelsbetrekkingen stimuleren en spande zich, samen met de daar al aanwezige Nederlandse handelaren, in voor het openen van een stoomvaartverbinding tussen Nederland en Argentinië.

Deze verbinding kwam tot stand doordat er een contract werd afgesloten tussen de Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij en de Argentijnse regering. Hierbij werd de overtocht van 10.000 emigranten verzekerd en werd tegemoet gekomen in de kosten voor de overtocht van de passagiers. De NASM vervoerde in twee jaar tijd ongeveer 4500 Nederlanders naar de Zuid en beide partijen waren zeer tevreden over de gang van zaken.

Echter, door het gebrek aan vakmanschap en financiële middelen waren de kolonisten niet in staat zich te handhaven op de Argentijnse pampas. De economische crisis van 1890 maakte de situatie er niet beter op. De werkloosheid en de kosten voor levensonderhoud stegen en de Nederlandse kolonisatie werd een grote mislukking. Velen trokken naar de steden of keerden terug naar het vaderland.

Als gevolg van de crisis stopte de Argentijnse regering uiteindelijk de uitreiking van de gratis passagebiljetten. De NASM leed onmiddellijk verlies op zijn reizen naar Zuid-Amerika. Zonder de subsidies van de Argentijnse regering kon de directe lijn niet worden voortgezet en kwam de vaart op de Zuid ten einde.

De NASM heeft uiteindelijk twee jaar gevaren op Buenos Aires. Deze vaart was echter geheel afhankelijk van de Argentijnse subsidieregeling. Een erg winstgevende zaak is de La Plata vaart dus niet geweest. Dit zal waarschijnlijk hebben bijgedragen tot de relatieve onbekendheid van deze episode in de geschiedenis van de NASM.

#### Noten

1. *Verzameling van consulaire en andere verslagen en berichten over nijverheid, handel en scheepvaart jaargang 1888*, Algemeen Rijksarchief (ARA), Archief van Buitenlandse Zaken (BUZA) B-dossiers 1871-1940, inv. nr. 2789.
2. ARA, Archief van het Nederlandse Gezantschap in Argentinië 1875-1920, inv. nr. 4.
3. J. A. Alsina, *Memoria del Departamento General de Inmigración 1888* (Buenos Aires 1889), 28.
4. Idem, *Memoria del Departamento General de Inmigración 1890* (1891), 51.
5. Toen de goudprijs maar bleef stijgen verzocht de NASM om de passageprijs ook te verhogen met 5%. Gemeentearchief Rotterdam (GAR), Archief van de Holland-Amerika Lijn (HAL), Afdeling passage oa. passagestaten, foreign department, doos 46.
6. Meer bijzonderheden hierover zijn niet bekend. A. D. Wentholt, *Brug over den oceaan. Een eeuw geschiedenis van de Holland-Amerika Lijn* (Rotterdam 1973), 51.
7. ARA, BUZA B-dossiers 1871-1940, inv. nr. 2789.
8. Wentholt, 17-18.
9. *Jaarboek van de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht 1887-1888* ('s-Gravenhage 1889), 236-243.
10. *Jaarboek van de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht 1889-1890* ('s-Gravenhage 1891), 196-200.
11. *Jaarboek 1890-1891*, 208-210.
12. C. van Herk, *De schepen van de Holland-Amerika Lijn* (Bussum 1981), 24-28.
13. GAR, HAL, Mouvementen 15, 46, 47. Archief van Migraciones te Buenos Aires, passagierslijsten 1882-1895.
14. Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij, *De Argentijnsche Republiek. Statistische gegevens en merkwaardige bijzonderheden betreffende staatsinstellingen, handel, industrie, landbouw, klimaat, enz. (naar officiële bescheiden)* (Rotterdam 1888). ARA, BUZA B-dossiers, inv. nr. 2789.
15. GAR, HAL, Collectie Wentholt, jaarverslagen 1873-1897. O. Reuchlin was tevens consul-generaal voor Argentinië in Rotterdam vanaf 21 febr. 1890. E. S. Zeballos, *Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores* (Buenos Aires 1892), 779.
16. ARA, BUZA Gezantschap Argentinië, inv. nr. 4.
17. C. F. Jongkind, *The Dutch colony in Tres Arroyos, Argentina* (Den Haag 1985), 12, en J. van Lonkhuyzen, *Argentinië een belangrijk land, ook voor Nederlanders* (Wageningen 1908), 155.
18. 'Het is aan een ieder die krachtens deze wet daartoe niet bevoegd is, verboden door aankondigingen in de dagbladen, aanplakbiljetten, uithangborden of dergelijke voorwerpen te kennen te geven, dat hij zich met landverhuizing inlaat. De ambtenaren der politie zijn bevoegd de aanplakbiljetten, uithangborden of dergelijke voorwerpen weg te nemen'. C. Roest, *Opmerkingen naar aanleiding van de wet, houdende bepalingen omtrent den doortocht en het vervoer van landverhuizers* (Leiden 1889), 77.
19. J. van Hinte, *Nederlanders in Amerika II* (Groningen 1928), 156.
20. ARA, BUZA B-dossiers, inv. nr. 2789.
21. Wentholt, 72-74.
22. Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, 'Instructiën voor den dienst op de stoomschepen der Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij te Rotterdam, 1874'.
23. D. Schaap, *Brug naar de zeven zeeën. HAL 100 jaar* (Amsterdam 1973), 35.
24. Ministerio de Agricultura, *Digesto de leyes, decretos y resoluciones relativos a tierras públicas, colonización, inmigración, agricultura y comercio, 1810-1900* (Buenos Aires 1901), 197.
25. Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores, Buenos Aires, Holanda: caja 401.
26. Anoniem, 'Drie maanden in La Plata', *De aarde en haar volken* (Haarlem 1888), 58, en J. R. Scobie, *Buenos Aires, plaza to suburb, 1870-1910* (New York 1974), 66-68.
27. Alsina, *Memoria 1890* (1891), 31.
28. Ministerio de Agricultura, *Digesto de leyes* (1901), 205-206.
29. Embajada de los Países Bajos, '100 Años de Holanda en Argentina 1889-1989' (Buenos Aires 1989).
30. J. A. C. Rullman, *Een geslaagde mislukking* (z.p., z.j.), 17-18.
31. ARA, BUZA, Gezantschap Argentinië, inv. nr. 6.
32. D. Rock, *Argentina 1516-1982* (Berkeley 1985), 157-160 en H. S. Ferns, *Britain and Argentina in the nineteenth century* (Oxford 1960), 436-484.
33. GAR, HAL, Collectie Wentholt, Jaarverslagen 1873-1897.