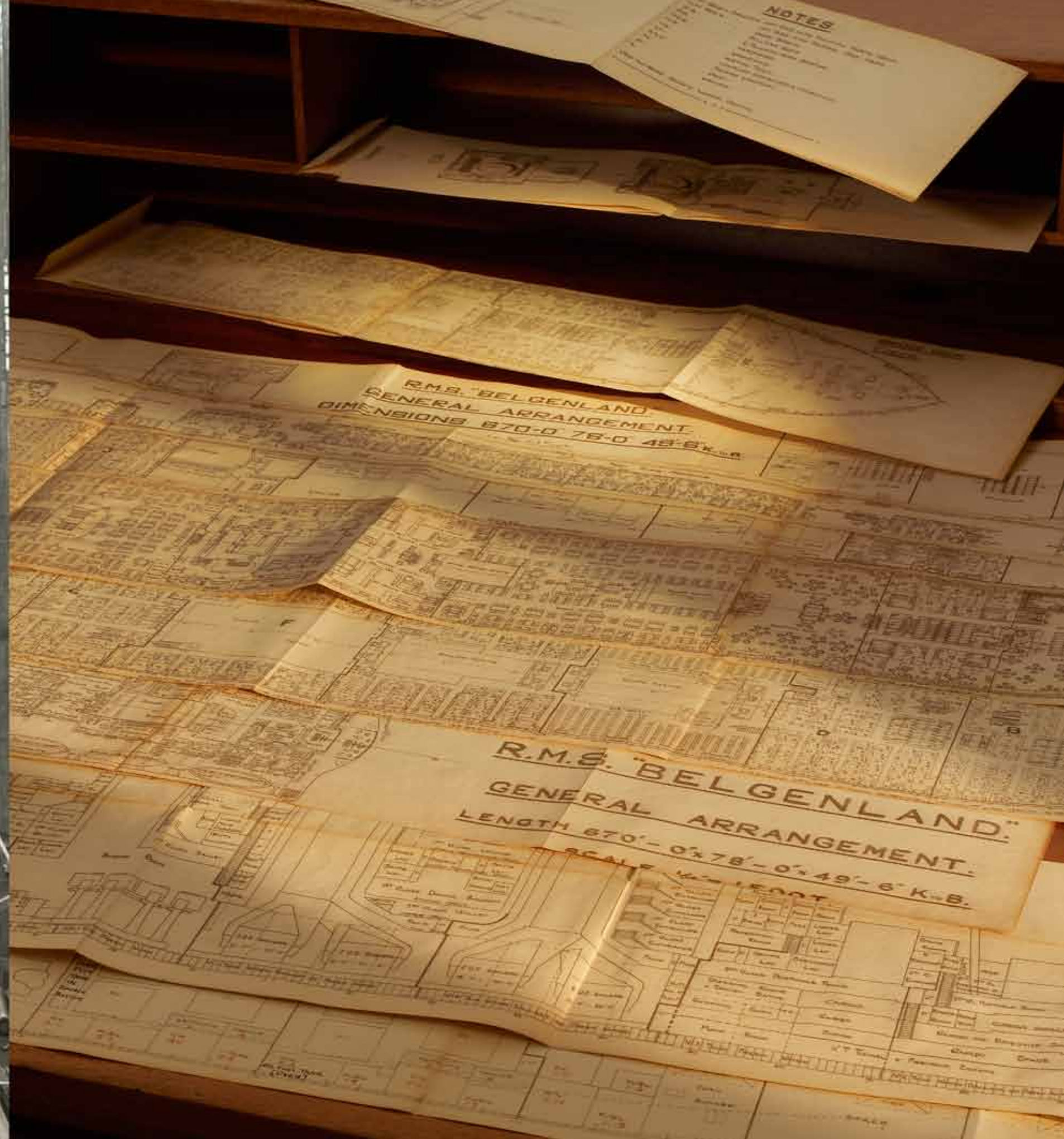






INHOUD

INLEIDING	
OVER MILJOENEN MENSEN EN ÉÉN DROOM	12
HET VERHAAL VAN EEN REDERIJ	
STARBOTEN. DE RED STAR LINE IN ANTWERPEN	18
DE GROTE TRANS-ATLANTISCHE OVERSTEЕК ONDER STOOM:	
EEN BLOEIENDE EN GEOLIEDE MULTINATIONALE ONDERNEMING	32
HET VERHAAL VAN EEN PLEK	
DE RED STAR LINE EN DE MEDISCHE CONTROLES VAN EMIGRANTEN IN ANTWERPEN	50
DE GEBOUWEN VAN DE RED STAR LINE:	
GESCHIEDENIS VAN DE BOUWWERKEN EN DE RESTAURATIE	64
EEN ANTWERPS VERHAAL	
ANTWERPEN 1913: VERBLIJF EN TRAJECTEN VAN LANDVERHUIZERS IN DE STAD	82
EUGEN VAN MIEGHEM EN DE EMIGRANTEN IN DE KUNST	96
ANTWERPEN 2013: ACTUELE MIGRATIE IN CIJFERS EN GETUIGENISSEN	110
EEN BELGISCH VERHAAL	
BELGISCHE EMIGRATIE NAAR NOORD-AMERIKA	124
UIT DE VLAAMSE KLEI GETROKKEN. FAMILIEGESCHIEDENIS EN	
BELGISCHE EMIGRANTEN NAAR AMERIKA	136

EEN EUROPEES VERHAAL	
DE JOODSE EMIGRATIE VIA ANTWERPEN EN ANDERE EUROPESE HAVENS, 1881–1939	148
COMPLEXITEIT UIT DE DOEKEN GEDAAN. DE ROL, UITDAGINGEN	
EN PARADOXEN VAN MIGRATIEMUSEA	164
EEN AMERIKAANS VERHAAL	
IN HET NIEUWS: EEN VERHAAL OVER DE RED STAR LINE OP	
DE PAGINA’S VAN THE NEW YORK TIMES	176
EEN TWEEDE GEBOORTE	186
EEN UNIVERSEEL VERHAAL	
MIGRATIE, HET GROTE MENSELIJKE VERHAAL	202
ALTIJD ONDERWEG. DE REIZEN VAN GEORGE SIAMANIDES, ROSALIE,	
ELISABETH EN DE TINCANT-BROERS	212
NOTEN	224
BIBLIOGRAFIE	230
OVER DE AUTEURS	236



OVER MILJOENEN MENSEN EN ÉÉN DROOM

Philip Heylen

Schepen voor Cultuur, Economie, Stads- en Buurtonderhoud,
Patrimonium en Erediensten, Stad Antwerpen

Dit is het boek van het gloednieuwe Red Star Line Museum. Het is een boek over het museum en over de historische plek waar het gehuisvest is: de gebouwen van de Red Star Line. Het is ook een boek over de gelijknamige rederij, over de miljoenen passagiers die ze vervoerde en over hun migratiegeschiedenis. Zoals het Red Star Line Museum zelf, stelt het boek de vraag wat deze geschiedenis vandaag betekent.

De originele gebouwen van de Red Star Line stonden tot voor kort weg te teren op de hoek van de Montevideostraat en de Rijnkaai. Na het verdwijnen van de rederij in de jaren dertig van de vorige eeuw gaven ze onderdak aan een werfbureau voor scheepsherstellers, een garage, theatergezelschappen, een hulporganisatie en een kunstenaar. De jongste decennia huisde er enkel nog een kolonie duiven. Naarmate de havenactiviteit wegtrok uit 't Eilandje en de gebouwen van de Red Star Line in verval geraakten, vervaagde ook de herinnering aan de glorie dagen van de Red Star Line, 'toen aan de Rijnkaai, met zwaren daver, het hart der Antwerpsche haven klopte', zoals *De Nieuwe Gazet* in 1934 schreef.

Het Red Star Line Museum geeft een nieuwe invulling en een nieuw leven aan deze plek, die nog steeds geschiedenis ademt. Als een van de weinige Europese migratiemusea is het ondergebracht in de originele vertrekloodsen, waar werd uitgemaakt of derde-klaspassagiers mee aan boord mochten met bestemming Amerika. Van 1873 tot 1934 zetten zo'n twee miljoen Europeanen hier hun laatste stappen op het continent. Ze kwamen van over heel Europa. De meesten waren arme emigranten die hoopten op een beter bestaan. In de gebouwen van de Red Star Line werden ze onderzocht door de dokter en moesten ze hun papieren voorleggen. Ze moesten zich baden en hun bagage werd ontsmet. Wie werd geweigerd, bleef onverbiddelijk achter.

Wie wist dat nog aan het einde van de twintigste eeuw? Robert Vervoort, een gepensioneerd havenarbeider, verzamelde alles wat met de Red Star Line te maken had. In 1992 organiseerde hij met steun van de stad een eerste kleine Red Star Line-tentoonstelling in een volkshuis in de Seefhoek. Zijn grote collectie wordt nu beheerd door de vzw Vrienden van de Red Star Line,

en gedeeltelijk tentoongesteld in het museum. Ook Erwin Joos van de Stichting Eugeen Van Mieghem en andere verenigingen, verzamelaars en sympathisanten ijverden voor de herwaardering van de geschiedenis van de rederij. De overheid en privésponsors pikten het signaal op. In 2000 organiseerde het toenmalige stedelijke Nationaal Scheepvaartmuseum een eerste tentoonstelling over de landverhuizing in Antwerpen. In 2001 en 2007 erkende de Vlaamse overheid, in verschillende fasen, de gebouwen van de Red Star Line als monument.

In 2005 kocht de stad Antwerpen de gebouwen om ze te restaureren en te exploiteren als een *lieu de mémoire* in het kader van het stedelijk beleid voor de vernieuwing van de oude Antwerpse havenbuurt 't Eilandje. Ik heb toen als schepen voor Cultuur en Toerisme, en gesteund door mijn toenmalige collega, schepen voor Stadsontwikkeling Ludo Van Campenhout, de verantwoordelijkheid genomen voor de uitwerking van het project, omdat we overtuigd waren van de waarde ervan en de kracht van het verhaal erachter. Marc Saverys, CEO van de Antwerpse maritieme groep CMB, besloot als bedrijfssponsor mee te investeren in de restauratie van de gebouwen. Ook andere sponsors en sympathisanten aan beide kanten van de oceaan gingen mee aan boord om dit project te doen slagen – onder hen modeontwerpster Diane von Furstenberg en ere-ambassadeur Sam Fox, zelf de zoon van een passagier op de Red Star Line. Het New Yorkse architectenbureau Beyer Blinder Belle kreeg de opdracht voor de restauratie en het ontwerp van de binneninrichting. Het werkte hiervoor samen met het Belgische ingenieursbureau Arcade en scenograaf Christophe Gaeta. Nu, acht jaar later, zijn de gebouwen aan de Rijnkaai de locatie van het Red Star Line Museum, dat de vergeten geschiedenis van de rederij en de verhalen van haar passagiers definitief terug onder de aandacht brengt.

Een wetenschappelijk adviescomité trok in 2007 de inhoudelijke contouren. In zijn conceptnota *Red Star Line | People on the Move* beperkte dat comité het begrip *lieu de mémoire* niet tot de plek zelf, tot het maritieme verhaal van de rederij of tot de betekenis van de reis voor de passagiers en hun families. Het vergeten verhaal van de Red Star Line staat in al zijn particulariteit voor

iets universeels. Migratie is van alle tijden. Al eeuwenlang gaan mensen elders op zoek naar een beter leven. Het gebeurt vandaag meer dan ooit.

Dit boek is daarom opgevat als een archeologische opgraving. In vijftien essays leggen de wetenschappelijke medewerkers van het museum, samen met nationale en internationale autoriteiten, de verschillende lagen van het museumverhaal bloot. We beginnen aan de oppervlakte met de geschiedenis van de rederij, de museumgebouwen en hun (her)bestemming. De geschiedenis van de rederij Red Star Line is een boeiend verhaal over uitgekookte economische strategieën, verschroeiende ambitie, hevige belangenconflicten en nietsontziende concurrentie. Deze rivaliteit kon in het voordeel spelen van de landverhuizer. De voorzieningen in de derde klasse werden steeds beter omdat men dacht zo meer klanten te kunnen lokken. Maar de rivaliteit kon ook nadelig zijn. Landverhuizers deden er goed aan niet iedereen zomaar te geloven en in drukke tijden moesten zoveel mogelijk passagiers aan boord worden gestouwd.

Tijdens hun korte verblijf in Antwerpen maakten de landverhuizers deel uit van de stad. Ze waren ver van huis, kenden de taal niet en waren kwetsbaar. Toch waren ze niet hulpeloos. Liep het mis, dan konden ze een beroep doen op de Belgische emigratiedienst en lokale hulporganisaties. Enkel namen het heft in eigen handen en zochten zelf werk en onderdak. Ondertussen keek de Antwerpenaar met een mengeling van nieuwsgierigheid en medelijden, soms angst, naar de verweerde gezichten, exotische hoofdoeken, bontmantels en haveloze verschijningen in zijn stad. Ze dienden als inspiratie voor schrijvers zoals Emmanuel de Bom en voor het grafisch werk van onder anderen Eugeen Van Mieghem en in mindere mate Victor Hageman. Ook vandaag is Antwerpen een plek van komen en gaan. Het stadsbeeld wordt bepaald door de 167 nationaliteiten die er wonen. Statistieken brengen de nieuwe migratiestromen in kaart, maar achter elk nummer zit een verhaal dat, ondanks de gewijzigde maatschappelijke context, soms verrassende overeenkomsten vertoont met honderd jaar geleden.

We graven dieper. De emigranten die in Antwerpen de boot namen kwamen uit heel Europa. Bijna alle Belgen die naar Noord-Amerika emigreerden, namen de boot in Antwerpen. Maar in het totale plaatje vormen ze een minderheid. De meeste passagiers van de Red Star Line kwamen uit Oost-Europa, uit Rusland en Oostenrijk-Hongarije, rijken uit het oude Europa die na de Eerste Wereldoorlog verdwenen. Onder hen heel wat Joden, die wegvluchtten van economische achteruitgang en het antisemitisch geweld dat die regio's vanaf de jaren 1880 teisterde. Ze arriveerden in de Verenigde Staten als onderdeel van een anonieme massa, zenuwachtig voor het alles beslissende onderzoek op Ellis Island. Zodra ze op hun bestemming waren, moesten ze zich een weg banen in de Amerikaanse samenleving. Sommigen werden rijk en beroemd, zoals Irving Berlin, anderen trokken weer verder, de meesten werkten hard om hun kinderen een

goede toekomst te geven. Allemaal legden ze mee de basis voor het Amerika van vandaag. Het maakt van de geschiedenis van de Red Star Line ook een belangrijk trans-Atlantisch verhaal. Het verbindt Antwerpen met New York en Amerika met Europa. De geschiedenis van de Europese overzeese emigratie is nog steeds springlevend. Aan beide kanten van de oceaan gaan genealogen op zoek naar voorouders of verloren gewaande takken van de familie. Migratiemusea maken deze geschiedenis interessant en relevant voor een hedendaags publiek en betrekken dat publiek bij de collectieopbouw en de museumwerking. In Europa, dat ondertussen van een vertrekregio in een immigratieregio is veranderd, geeft dat specifieke uitdagingen.

We stuiten op de onderste laag, misschien wel de kern. De geschiedenis van de Red Star Line is maar een hoofdstuk van een universeel en tijdloos verhaal. Het begint wanneer de moderne mens vanuit Afrika over de hele wereld uitzwermt en het is vandaag allesbehalve uitverteld. De geschiedenis van de Red Star Line heeft alle elementen van het grote verhaal in zich: de hoop en de verbeeldingskracht die mensen ertoe aanzetten hun geluk ergens anders te zoeken, het verdriet bij het afscheid, de angst en de onzekerheden van de reis, het doorzettingsvermogen dat nodig is om op de bestemming te raken, de opwindende van een nieuw begin, de heimwee naar het leven van vroeger en – soms – de rouw om een verloren wereld.

Het is meteen de essentie van wat we met het nieuwe Red Star Line Museum beogen. Op een authentieke locatie en samen met het publiek een herinneringsplek creëren waar een vergeten geschiedenis tot leven wordt gewekt als een universeel en tijdloos verhaal van mensen, vanuit het perspectief van deze mensen en met als centrale vraag wat deze geschiedenis vandaag betekent.

Dit boek is ook een kijkboek. De teksten worden rijkelijk geïllustreerd met sprekende historische foto's en ander beeldmateriaal. De Red Star Line was bekend door zijn mooi vormgegeven affiches, brochures en ander drukwerk. Die komen dan ook ruimschoots in deze catalogus aan bod. Daarbovenop maakten Bart Huysmans en Michel Wuyts, huisfotografen van de Antwerpse stedelijke musea, artistieke interpretaties en collages van originele afbeeldingen en eigentijdse foto's van historische objecten en locaties.

Rest mij enkel nog u veel plezier te wensen bij het lezen van dit boek en bij uw volgende bezoek aan het Red Star Line Museum.





HET VERHAAL VAN EEN REDERIJ



STARBOTEN: DE RED STAR LINE IN ANTWERPEN

Robert Vervoort en Bram Beelaert



Affiche van de Red Star Line, Antwerpen-New York, Henri Cassiers, 1901, Letterenhuis, Antwerpen

Op 1 december 1934 waren de schepen van de Red Star Line – Starboten, zoals ze in het Antwerpse bekendstonden – aan hun laatste reis bezig. Gedurende zeventig jaar hadden ze naar schatting 2,5 miljoen passagiers getransporteerd, arm en rijk. Ze hadden Antwerpen welvaart gebracht en voor een regelmatige stoomverbinding gezorgd met de voornaamste buiten-Europese handelspartner van de stad, de Verenigde Staten. Ze hadden landverhuizers uit heel Europa naar Antwerpen gelokt, tussen de 1,5 en 2 miljoen, om er de boot te nemen naar de andere kant van de Atlantische Oceaan. Maar dat was nu gedaan. De Grote Depressie verstikte de wereld en de International Mercantile Marine Company had al haar Europese activiteiten afgestoten, de Red Star Line inclusief. Er waren onderhandelingen bezig voor een overname in Groot-Brittannië en met de Duitse reder Arnold Bernstein. Maar de uitkomst was op het einde van 1934 nog verre van zeker.

*De Nieuwe Gazet*¹, een lokale krant, blikte nostalgisch terug. ‘Waar is de tijd’, verzuchtte ze, ‘toen aan de Rijnkaai met zwaren daver, het hart der Antwerpsche haven klopte, zonder ophouden, als een hart, dag en nacht, zomer en winter?’ De Starboten liepen op maandagochtend de Antwerpse haven binnen. De zaterdagmiddag vertrokken ze weer. De tijd ertussen was amper genoeg om de oceaanstomers te lossen en opnieuw te laden. Nog voor op maandag de avond viel ‘waren reeds, tot aan de nok der af-daken, pyramieden van tarwe gegroeid en heele straten aangelegd van spekkisten en vaten minerale olie.’ Er werd dag en nacht doorgewerkt; ‘s nachts staken de stouwers samengeperste nafta aan in tonnen om de kade te verlichten. De activiteiten van de Red Star Line bepaalden volgens de krant het straatbeeld van de hele stad. Het geratel van karren met de koffers en pakken van emigranten deed de mensen eraan denken dat er een Starboot was aangekomen of zou afvaren: ‘En voortdurend zagen we de straten vol landverhuizers uit Polen en Galicië, met sombere gezichten, omgekeerde schapenvellen als jassen, zware vetlaarzen, en jammerende kinderen die iedere zaterdagmorgen, in langen stoet naar den Scheldekant gedreven werden door den agent van een emigrantenbureel met morsige dienstpet op.’

Zeventig jaar lang drukte de Red Star Line haar stempel op Antwerpen. De rederij was een stimulans voor de haven. Ze gaf er geld uit en zorgde voor werk op haar boten, in haar kantoren en pakhuizen, aan de kaaien en bij de toeleveranciers. Ze vulde de Antwerpenaar met trots. Op de kade liep het storm telkens wanneer één van de Starboten de haven binnenliep. Ze inspireerde kunstenaars en schrijvers. De rederij gaf echter ook kopzorgen en kibbelde met de lokale autoriteiten over de slechte bevaarbaarheid van de Schelde en een menswaardige opvang in de stad van haar grootste groep klanten, de landverhuizers. Voor hen vormden de tien dagen aan boord van een van de schepen van de Red Star Line de overgang tussen hun vorige en nieuwe leven. Met hun hoofd vol plannen en dromen wachtten ze in de benepen ruimtes van het tussendek de aankomst af. Ondertussen misten ze hun familie die was achtergebleven, keken ze uit naar het weerzien met vrienden of kennissen in Amerika, doodden ze de tijd met kaartspelen, dansen, eten en slapen, en hoopten ze op een kalme zee.

Een initiatief uit Philadelphia

De Red Star Line werd in 1872 in Antwerpen opgericht als de Société Anonyme de Navigation Belge Américaine (SANBA), op initiatief van scheepsmakelaars uit Philadelphia. Aan het begin van de jaren 1870 barstte de Amerikaanse havenstad van de ondernemingszin. De ambitie was groot: men wou van Philadelphia een belangrijk handels- en transportcentrum maken, op het niveau van New York, de grootste haven aan de Amerikaanse Oostkust. De Verenigde Staten verkeerden in volle industrialisatie en Philadelphia was een van de toegangspoorten tot het industriële hartland van de opkomende natie. Ook was er in het midden van de negentiende eeuw olie ontdekt in het westen van Pennsylvania, het achterland van Philadelphia. Mede door de olie-export groeiden handelshuizen zoals Peter Wright & Sons uit tot gerespecteerde en uiterst winstgevende bedrijven. Maar de drijvende kracht achter de transportsector in Philadelphia was de Pennsyl-

vania Railroad Company. Deze mastodont was op dat moment de grootste spoorwegmaatschappij ter wereld en de spoorwegen bevonden zich al tientallen jaren in de voorhoede van de economische ontwikkeling. Het waren gigantische bedrijven met grote concentraties aan kapitaal, geschikt voor investeringen.

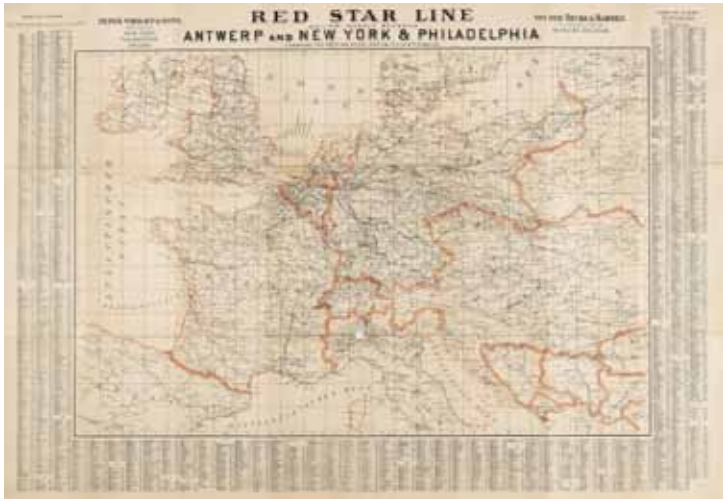
Vanaf 1865, het einde van de Amerikaanse Burgeroorlog, streefde de Pennsylvania Railroad Company ernaar om haar greep op de markt te consolideren, door rond haar spoorwegnetwerk transportlijnen op de lange afstand uit te bouwen. Ze moest goederen en passagiers met één laadbrief of ticket vanuit Europa over de Atlantische Oceaan tot ver in het Amerikaanse hinterland kunnen brengen en omgekeerd. De maatschappij stimuleerde en financierde dan ook initiatieven om vanuit Philadelphia een vaste scheepvaartdienst met Europa uit te bouwen. In 1871 werden, met een maand verschil, twee rederijen opgericht met de spoorwegmaatschappij als voornaamste investeerder. De American Steamship Company, die onder de naam American Line



De faciliteiten van de Red Star Line en American Line in Philadelphia, 1882, eigen collectie

op Groot-Brittannië zou varen, moest een maatschappij onder Amerikaanse vlag worden. De oprichters van de International Navigation Company hadden de bedoeling om een maatschappij onder vreemde vlag op te richten. Zo konden ze goedkoop buitenlandse personeel aanwerven en hun schepen voordeliger laten bouwen op buitenlandse werven.²

De voornaamste initiatiefnemer achter de International Navigation Company was Peter Wright & Sons. Hun oog viel op Antwerpen als overzeese basis voor de rederij. Volgens de legende had Clement Acton Griscom, een van de directeurs, op een kaart in zijn kantoor de belangrijkste Europese industriesteden met een rood potlood aangeduid. De rode markeringen vormden min of meer een cirkel. Hij was achteruit gestapt, had zijn potlood op het midden van die cirkel gericht en was weer naar voren gegaan. De punt van zijn potlood raakte de kaart precies waar Antwerpen aangeduid stond. Feit is dat Antwerpen vanaf 1796, na eeuwen van stagnatie, zich geleidelijk aan had ontwikkeld tot een van de grootste havens op het Europese vasteland, op gelijke voet met Rotterdam en Hamburg en groter dan Amsterdam, Bremen en de Franse havens. Antwerpen had een uitgestrekt hinterland met uitstekende spoorwegverbindingen en binnenvaartkanalen die tot diep in het binnenland reikten. Er kwam onder andere graan en petroleum binnen uit Noord-Amerika; koffie, katoen en huiden uit Brazilië en Argentinië; guano uit Peru en nitraten uit Chili. Uit Brits-Indië werd rijst ingevoerd, uit Australië wol en ook de handel met de landen rond de Middellandse en Zwarte Zee bloeide.³



Kaart van Europa op de achterkant van een Red Star Line-brochure, 1882, eigen collectie

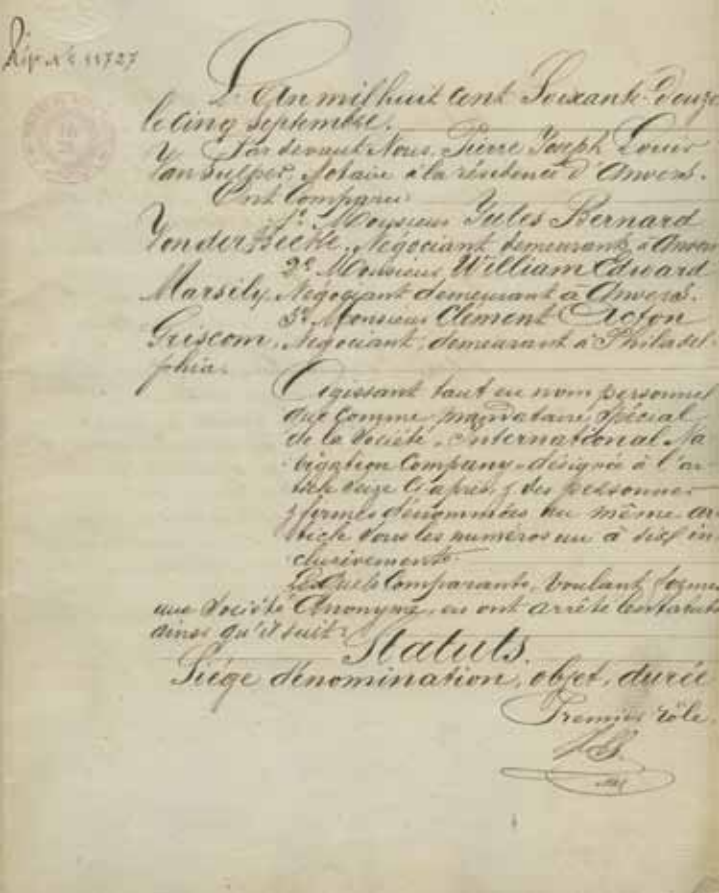


Portret van Jules Bernard von der Becke, circa 1890, collectie von der Becke

De stichting van de SANBA in Antwerpen

In 1872 trok Clement Acton Griscom naar België. Peter Wright & Sons had via de olie-export al jaren nauwe contacten met voor-aanstaande Antwerpse reders zoals Jules Bernard von der Becke en zijn schoonbroer William Edward Marsily. Von der Becke was de zoon van een Duitse emigrant die in het spoor van Leopold I naar België was gekomen om carrière te maken in de bloeiende Antwerpse haven. Ook Marsily was een telg van een voorname familie uit de Antwerpse maritieme sector. Samen voerden ze gesprekken over de nieuwe rederij, die een dienst moest gaan verzekeren tussen Philadelphia en Antwerpen. Hun plannen waren vooruitstrevend: men zou aan boord van ijzeren stoomschepen petroleum in bulk naar Europa brengen, wat veel tijd zou winnen en kosten besparen. Op de terugweg zou men landverhuizers meenemen. Antwerpen probeerde zich sinds de jaren 1840 met wisselend succes te profileren als een vertrekhaven voor Europese overzeese emigranten. In 1872 lag de emigratie vanuit Antwerpen echter op apegapen. Een nieuwe regelmatige stoomverbinding moest daar verandering in brengen.

Het Antwerpse stadsbestuur zag dan ook het economische potentieel van de nieuwe rederij en beloofde een grondige vernieuwing van de havenfaciliteiten. Griscom regelde ook een persoonlijk onderhoud met koning Leopold II, die hem verzekerde van subsidie voor het Belgisch postverkeer op Noord-Amerika. Op 5 september 1872 werd uiteindelijk voor notaris Vansulper de stichtingsakte van de SANBA of de Red Star Line verleden. Von der Becke en Marsily kregen elk tien procent van de aandelen en



Stichtingsakte van de SANBA, 5 september 1872, Vrienden van de Red Star Line, Antwerpen

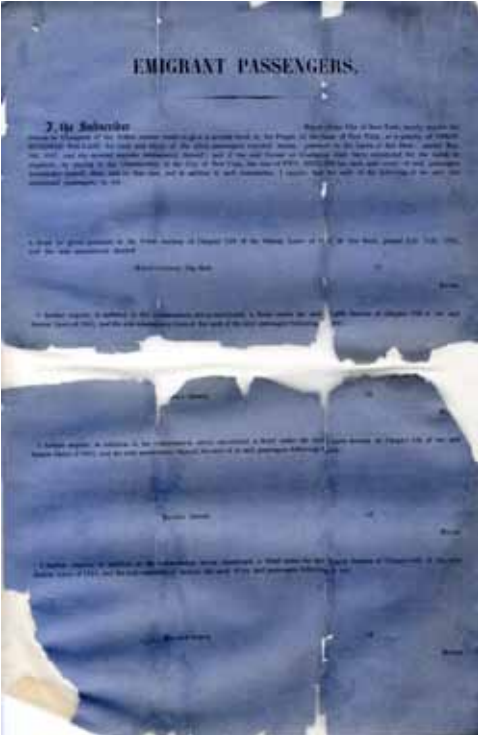
werden bestuurders. Het overgrote deel van de rederij bleef dus in Amerikaanse handen.⁴

In Philadelphia bouwde de Pennsylvania Railroad Company een nieuwe terminal om de schepen in bulk te kunnen laden, met graanliften en faciliteiten om petroleum te pompen. Ze werden gratis ter beschikking gesteld van de Red Star Line. In Antwerpen kreeg de Red Star Line de Rijnkaai toegewezen als aanlegplaats, met vrijstelling van kadegelden. Dat deel van de haven lag in het begin van de jaren 1870 nog afgelegen, weg van het bewoonde stadsdeel. Het was de enige plaats waar het Antwerpse stadsbestuur de toestemming gaf om de uiterst brandbare olie te lossen en op te slaan. Von der Becke had er al stapelplaatsen sedert de jaren 1860. Het Rijnstation, een terminus voor goederentreinen uit Duitsland, was dichtbij. Er waren onderhandelingen gestart met het stadsbestuur voor het aanleggen van een pijplijn van op de Rijnkaai naar het Lobroek waar verschillende grote opslagtanks voor de petroleum zouden worden geplaatst.⁵ Bij de Schotse werf Palmers Shipbuilding & Iron Company Limited werd de Vaderland besteld, een tanker avant la lettre. Hij was bij de eerste stoomschepen die petroleum in bulk konden vervoeren. Zoals bij de tankers van de jaren 1920 en 1930 bevonden de motor en schoorsteen zich bij de achtersteven.⁶

Niet alles verliep echter volgens plan. Een tegenslag met ver-

strekkende gevolgen was het verbod van de Amerikaanse regering om grote hoeveelheden petroleum samen met passagiers in hetzelfde schip te verschepen. Dat was niet veilig. De Red Star Line wou het zeer winstgevende vervoer van landverhuizers niet opgeven en richtte zich in plaats van de ruwe olie op droge cargo zoals graan en hout. Ook de schepen die uit Europa vertrokken namen, naast emigranten, cargo mee aan boord. De Vaderland kon gelukkig gebruikt worden voor om het even welke lading. Het ontwerp van de Nederland en Switzerland, de twee andere schepen die de Red Star Line had besteld, werd aangepast voor conventionele cargo. De rederij besloot om de namen van alle boten op ‘-land’ te laten eindigen, kwestie van de herkenbaarheid te vergroten. De Red Star Line zou dat gedurende heel haar bestaan volhouden.⁷

Onder leiding van kapitein Theodore vander Heyden vertrok de Vaderland op 20 januari 1873 voor zijn eerste reis naar Philadelphia, met aan boord een goede tweehonderd passagiers en cargo voor de nieuwe wereld. Het was meteen een zware oversteek. De Vaderland had dagen oponthoud in het Britse Falmouth, verzeilde in een reeks zware stormen op de Atlantische oceaan en moest in Halifax stoppen omdat hij voortijdig door zijn kolen was. Uiteindelijk bereikte het schip pas een maand later zijn bestemming.⁸



Passagierslijst van de eerste reis van de Vaderland naar Philadelphia, 18 februari 1873, The U.S. National Archives and Records Administration