





# OPGEMERKT

Joris van Parys,  
auteur

## De grote oversteeek Van Antwerpen naar Amerika in de jaren 1880-1890

In de 21e eeuw wordt massaal vanuit Afrika naar Europa geëmigreerd. In de 19e eeuw verliep de emigratie in een heel andere richting: uit Europa weg naar Amerika. Duizenden Europeanen die in eigen land geen mogelijkheden van bestaan meer vonden, maakten de enkele reis met een 'oceanstomer' naar New York of Philadelphia. Hoe het vertrek in Antwerpen en de aankomst in New York verliepen, is in talloze publicaties gedocumenteerd. Over de dagenlange overtocht zelf, in de meest primitieve omstandigheden, is veel minder bekend. In deze bijdrage blijkt onder andere dat de 19e-eeuwse klassenmaatschappij ook aan boord van die grote stoomschepen bestond.

Prentkaart met wachtende passagiers van de Red Star Liner Vaderland op een Scheldekaai in Antwerpen. (Collectie Stad Antwerpen, Red Star Line Museum)

Hoewel Hendrik Conscience<sup>1</sup> nooit in Amerika is geweest, besteedt hij in zijn roman *Het Goudland* uit 1862 meer dan dertig bladzijden aan het verhaal van de oceaanreis van twee jonge Antwerpse gelukzoekers die zich samen met een jonge boer uit Rupelmonde inschepen op de eerste brik die van Antwerpen naar San Francisco zeilt. Gereguleerder is er in die tijd nog zo goed als niets, en omdat de kapitein van de Antwerpse brik een extraatje wil verdienen, neemt hij 's nachts op de Schelde voor Kallo nog stiekem vijftig Franse emigranten aan boord – 'kerels die de galg verdienen of ze werkelijk ontlopen zijn', schrijft Conscience. Door het watertekort tijdens de maandenlange reis breekt aan boord een oproer uit waarbij acht doden vallen. Juist omdat de drinkwater- en voedselvoorraad op zeilschepen beperkt was en sanitaire voorzieningen ontbraken, werd in 1850 in Antwerpen een *Wegwyzer en Raedgever der Landverhuizers* uitgegeven, vol praktische adviezen voor emigranten:

'Men handelt wys indien men zich met eenige fatsoenelyke passagieren kan vereenigen, om beurtelings de keuken gelyk voor elkaer te doen. [...] Het is geraedzaam zuinig met eetwaren te handelen, daer slechte winden of onweder somtyds onvoorziens de reis komen verlengen en aldus de passagieren in gevaer zouden kunnen stellen geene levensmiddelen genoeg te bezitten, om zonder honger te lyden, de reis te volbrengen. Het is van aenbelang voor het behoud der gezondheid, dat ieder zich het ligchaem reinige door een bad of eene frische afwassching, eer men op zee gaet. Gedurende de reis is zulks niet meer mogelyk en de uitwasemingen van zoo velen, in een vertrek samen slapende menschen, zyn reeds ongezond; uit dien hoofde zyn zekere voorzorgen van verzuivering hoogst aen te pryzen, vooral voor vrouwspersonen en tedere kinderen.'<sup>2</sup>

Met sommige van die adviezen konden emigranten – tot het begin van de 20e eeuw was 'landverhuizers' de courante benaming – ook dertig jaar later nog hun voordeel doen, al waren de zeilschepen intussen vervangen door stoomschepen en duurde de overtocht naar New York maar een tiental dagen. Anders dan de avonturiers die aan het eind van de jaren 1840 door de wilde berichten over de goudvondsten in Californië in de greep van de 'goudkoorts' waren geraakt, waren de landverhuizers in de laatste decennia van de 19e eeuw merendeels slachtoffers van de massale verpaupering van het Europese platteland ten gevolge van epidemieën en misoogsten, en van de mechanisering waardoor handwerkers in de huisnijverheid hun broodwinning verloren zagen gaan. De emigratiegolf bereikte een hoogtepunt in de periode tussen 1880 en 1910 die in West-Europa ironisch genoeg samenviel met de 'belle époque' van de gegoede klasse. 'De landverhuizing neemt voortdurend toe',<sup>3</sup> constateerde de Gentse krant *Vooruit* begin 1889. 'Sinds het bestaan van ons land is die koorts nimmer zoo erg geweest als thans. Wekelijks vertrekken uit Antwerpen honderde menschen naar de overzeese gewesten, in de hoop daar het brood te vinden dat zij hier missen.'

### De klassenmaatschappij vaart mee

Antwerpen was de thuishaven van de Belgisch-Amerikaanse Red Star Line, een rederij die een vaste transatlantische verbinding met New York en Philadelphia onderhield.<sup>4</sup> Aan de Rijnkaai, de kade waar schepen van de Red Star Line aankwamen en vertrokken, meerden ook oceaanstomers af van de Norddeutsche Lloyd op hun route van Bremen naar Amerika. De Duitse landverhuizers die



Affiche van de Red Star Line. Ontwerp: Henri Cassiers (Collectie Stad Antwerpen, Letterenhuis)

in Antwerpen aan boord gingen, waren met name emigranten uit het Rijnland, dat via de 'IJzeren Rijn', de spoorverbinding tussen de Rijn in Keulen en de Schelde, verbonden was met het vlak bij de Antwerpse haveninstallaties gelegen Rijnstation. Begin januari 1889 stond op de frontpagina van *Vooruit* een uitvoerig verslag te lezen over de 700 landverhuizers die twee dagen eerder met de Leipzig, een schip van de Norddeutsche, waren vertrokken naar Argentinië. In de bittere winterkou moesten de emigranten eindelijk wachten voor ze aan boord konden:

'Vlak voor 't schip, onder de hangars, zitten, tusschen koffers, manden en pakken van allen vorm, talrijke huisgezinnen, waarvan de moeders hun jongste kind op den schoot

houden en aan de borst drukken. Op elkander gedrongen, halfvervroren, zitten de overige kinderen te klappertanden. De ongelukkige kleinen lijden vreeselijk van de koude. Hunne kleertjes zijn toch zoo dun en versleten! Velen schreien om een steenen hart te doen breken. De vader, eveneens rillend onder zijnen lichten jas, ziet strak voor zich, of poogt zijne lievelingen gerust te stellen en klemt hunne versteven handjes in de zijne.'

Volgende pagina: Prentkaart met vertrekkende emigranten voor de gebouwen van de Red Star Line, jaren 1920. (Collectie Stad Antwerpen, Vrienden van de Red Star Line vzw)



Anvers



Départ d'émigrants



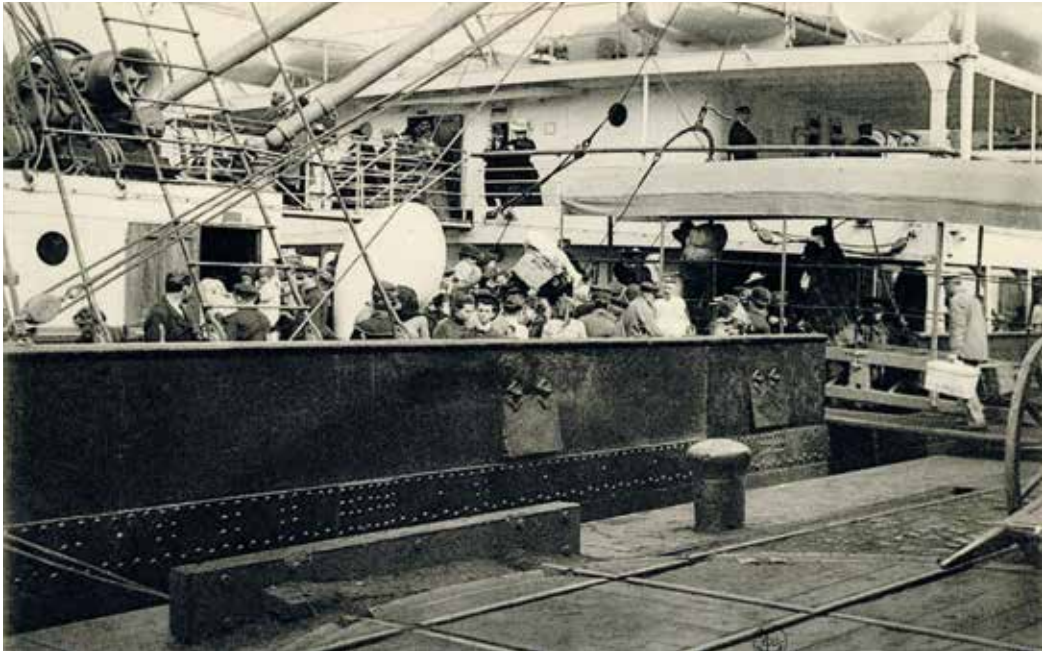
Prentkaart van het stoomschip Westernland. (Collectie Stad Antwerpen, MAS)

Voor de afvaart op 2 januari daalde de *Vooruit*-medewerker de steile trap van het bovendek naar de tussendecken af om een indruk te krijgen van het leven dat de landverhuizers de komende weken wachtte:

‘Een walgelijke geur komt u tegen. Hier zijn we beneden, 700 menselijke wezens wemelen hier door elkander. ’t Is er donker en benauwd als in eenen kelder. In ’t midden heeft men eenen smallen gang. Langs beide zijden staan de bedden of liever kooien: kleine bakken van anderhalven meter lang en 80 centimeter breed, waar wat strooi in ligt, overtrokken met ruwe emballage. Men heeft zoo drie rijen boven en vijf rijen neven elkander.[...] Zoo zijn er nog twee verdiepingen, waar het natuurlijk nog donkerder en dompiger is dan hier. ’t Is echt menselijk vee dat hier opeengestapeld is.’<sup>5</sup>

Vergelijkbare toestanden heersten ook op de tussendecken van andere schepen van die

generatie zoals de *Westernland*<sup>6</sup>, die in 1884 in de vaart werd gebracht. De *Westernland* was toen niet alleen de grootste oceanstomer die op de Laird-scheepswerf bij Liverpool was gebouwd, hij was bovendien het allereerste volledig stalen schip van de Red Star Line, en het comfort in de eerste klasse – met overvloedig gebruik van kostbare houtsoorten in de *state rooms*, de *smoking room* en het damesboudoir – kon de vergelijking doorstaan met de luxe van een *grand hôtel*. Voor de landverhuizers in derde klasse daarentegen – de zogenaamde *steerage passengers* – was de oceaanreis met stoomschepen van de jaren 1870 en 1880 een weinig minder penibel avontuur dan voor de goudzoekers op de zeilschepen die enige decennia eerder naar Californië zeilden. Geen wonder dus dat de informatie in de pers van die jaren doorgaans niet minder selectief en misleidend is dan in de reclamebrochures van de rederijen. Over



Prentkaart van migranten aan boord van een Red Star-Line schip in Antwerpen.  
(Collectie Stad Antwerpen, Red Star Line Museum)

de *Westernland* van de Red Star Line schreef *The New York Times* in 1884: *'She is provided with superior accomodations for 80 first class, 60 second class, and 1200 steerage passengers.'*<sup>7</sup> De kwalificatie *'superior accomodations'* voor het miserabele verblijf van derdeklassepassagiers op de tussendecken, in de nabijheid van de motoren, de stoomketels en de schroefas van het schip – vandaar *'steerage'* – is geen lichte overdrijving. In een met fraaie houtgravures geïllustreerde brochure van de Norddeutsche Lloyd (North German Steamship Co.) uit de vroege jaren 1890 wordt over de landverhuizers in derde klasse zelfs met geen woord gerept. Het lijkt wel of die honderden passagiers diep onder het bovendek niet bestaan. Daarentegen wordt het comfort van de *First Cabins* van de eerste klasse, de *Main Saloon*, de *Gentlemen's Smoking Room* op het promenadedek en het *Ladies' Boudoir* op het bovendek uitgebreid en bloemrijk beschreven:

*'The wants of the lady passengers are attended to by two stewardesses detailed especially for that purpose. The Ladies' Boudoir has an excellent position on the upper deck and is costely furnished with elegantly upholstered chairs and settees, receiving plenty of light and fresh air by reason of its splendid location. The Gentlemen's Smoking Room is also advantageously situated on the upper deck and is comfortably fitted up with easy chairs and lounges covered with embossed leather. Wine and beer is served by the stewards in attendance, it is lighted by electric lamps and serves as pleasant resort for smokers to pass the evening hours.'*<sup>8</sup>

Van die luxe kregen de passagiers in derde klasse nauwelijks iets te zien, want de klassenscheiding was aan boord niet minder strikt dan aan wal. In zijn *Amerikaroman Twee werelden* beschrijft Cyriel Buysse, die zelf ca. 1890 meerdere keren naar New York reisde, hoe de Vlaamse emigrant Ivan en zijn



zuster Clotilde de eerste avond na hun vertrek uit Antwerpen beleven:

“t Was nog geen ruwe zee; maar een kille noordwesterwind stak nijdig op en deed de boot ietwat naar bakboord hellen. Ivan en Clotilde hielden zich beschut op 't tussendek, achter een hoge stapel manden gevuld met touwen en zeilen. Zij waren nog niet zeeziek, maar wel een ietsje lusteloos, met een slaperige behoefte om zich zo weinig mogelijk te bewegen. Van op de stille plek, waar zij met enkele andere landverhuizers zaten, konden zij het heen en weer bewegen gadeslaan van de eersteklassereizigers op 't bovendek, en dat gaf afleiding. Wat leken al die mensen flink en gezond en gelukkig! Wie waren zij? Wat deden zij in 't leven? Zeker geen behoeftigen als zij, die hun vaderland en hun familie moesten verlaten om in een ander werelddeel een nieuw bestaan te zoeken. [...] De eetzalen van eerste en tweede klasse keken op het tussendek uit en de landverhuizers konden er langsheen wandelen. Maar zij zagen niets: al de kleine rode gordijntjes van de patrijspoortjes waren zorgvuldig neergelaten. Zij hoorden alleen het gerinkel van borden en glazen en roken af en toe de geur van de spijzen.”<sup>9</sup>

Voor het eten dat de landverhuizers zelf vorgezet kregen, is ‘voer’ een toepasselijker benaming: ‘Het avondeten van de landverhuizers werd in grote, stomende ketels aangebracht en daar beneden, in de grauwe diepte, waar ternauwernood enkele lichtjes schemerden, in tinnen borden uitgeschept. Zij zaten op banken aan lange ruwhouten tafels en slurpten. Het eten was overvloedig, maar slordig klaargemaakt en opgediend. En het rook in die bedompte ruimte naar zure, weë lucht en naar bedorven zeewater. De mensen hielden het er niet lang uit. Zij klauterden nog even weer naar boven, terwijl de

stewards opruimden en op dezelfde plaats de nachtlegers inrichtten.”<sup>10</sup>

Tijdens een van zijn overtochten was Buysse getuige van een incident met een Duitse landverhuizer die in discussie raakte met een steward over de slechte kwaliteit van het voedsel: bedorven vlees, dunne soep, stinkende aardappelen en brood waar zelfs een varken niet van zou eten – ‘*wir sind auch keine Schweine!*’, schreeuwt de Duitser. Bovendien: ‘Waarom gooide men de overschotten van de tafels van eerste en tweede klas in de zee, in plaats van ze aan de ongelukkigen van 't tussendek uit te delen? Waarom was het de tot liefdadigheid gestemde reizigers van eerste en tweede klas verboden om het even welk voedsel, al ware het ook maar een noot of een appel, in derde klas te dragen?’<sup>11</sup>

De Duitser had zijn voorzorgen genomen: een van zijn koffers had hij gevuld met een voorraad worsten, kaas, boter en andere goede etenswaar voor zijn gezin, maar ‘die koffer was met al de andere in het scheepsruim neergelaten’ en ‘men weigerde halsstarrig het ruim voor hem te openen’. Dus al dat lekker voedsel lag daar in die koffer te bederven, terwijl hij, zijn vrouw en zijn kinderen intussen vergingen van de honger. De hoogoplopende discussie van de Duitser met de steward loopt bijna uit op een handgemeen met een groepje solidaire landgenoten, maar de chiefteward maakt een eind aan de rel door te dreigen gebruik te maken van zijn dienstpistool. Hij begrijpt overigens wel dat hij de gemoederen alleen kan bedaren met een kleine concessie: ‘s anderendaags wordt het ruim voor een half uur geopend en kunnen tussendekpassagiers die dat wensen het nodige uit hun koffers halen.

## ‘Het heeft vannacht gestormd’

In oktober 1893 vertrok Frederik van der Aa uit Tilburg in Antwerpen met de *Westernland* naar Amerika voor katholiek missiewerk in de gebieden die de *Indian Territory*<sup>12</sup> werden genoemd. Een maand na zijn aankomst in New York werd zijn verhaal van de overtocht in de vorm van een dagboekbrief gepubliceerd in de *Tilburgsche Courant*<sup>13</sup>. De eerste dagen waren een plezierreis, schrijft hij, maar voorbij de Ierse Zee kwam de *Westernland* in volle oceaan bijna onmiddellijk terecht in een zware najaarsstorm: ‘Van morgen kon ik in mijne Cabine bijna niet te been blijven’. Iedereen was zeeziek, en de missionaris noteert in zijn memoriaal: ‘Wij bewonderen de legers visschen, die onzen *Westernland* volgen uit dankbaarheid voor hetgeen de magen weigeren te behouden.’ Minder eufemistisch schrijft Cyriel Buysse over de ellende van landverhuizers in derde klasse tijdens een van die gevreesde stormen op de Atlantische Oceaan:

‘In de emigrantenafdeling waren de dekluisen potdicht. De lampen brandden in de diepte als bij nacht; en in alle hokken lagen de zeezieken op hun stroleger te kermen en te kruipen. De meesten waren al leeggebraakt; zij maakten nog slechts de geluiden van ’t braken, in krampachtige schorkreten. Alles wat niet muurvast stond bewoog zich. Tinnen kroezen en borden ratelden over de vloer en uitgetrokken schoenen en laarzen huppelden, gleden en buitelden, alsof zij benen zochten. De lucht daarbinnen was walgekkend ondragelijk.’<sup>14</sup>

Zelf reisde de jonge Buysse als zoon van een welvarende fabrikant in eerste of tweede klasse, maar de dagenlange storm die hij in oktober 1892 voor de Amerikaanse kust bij Newfoundland meemaakte op de Duitse

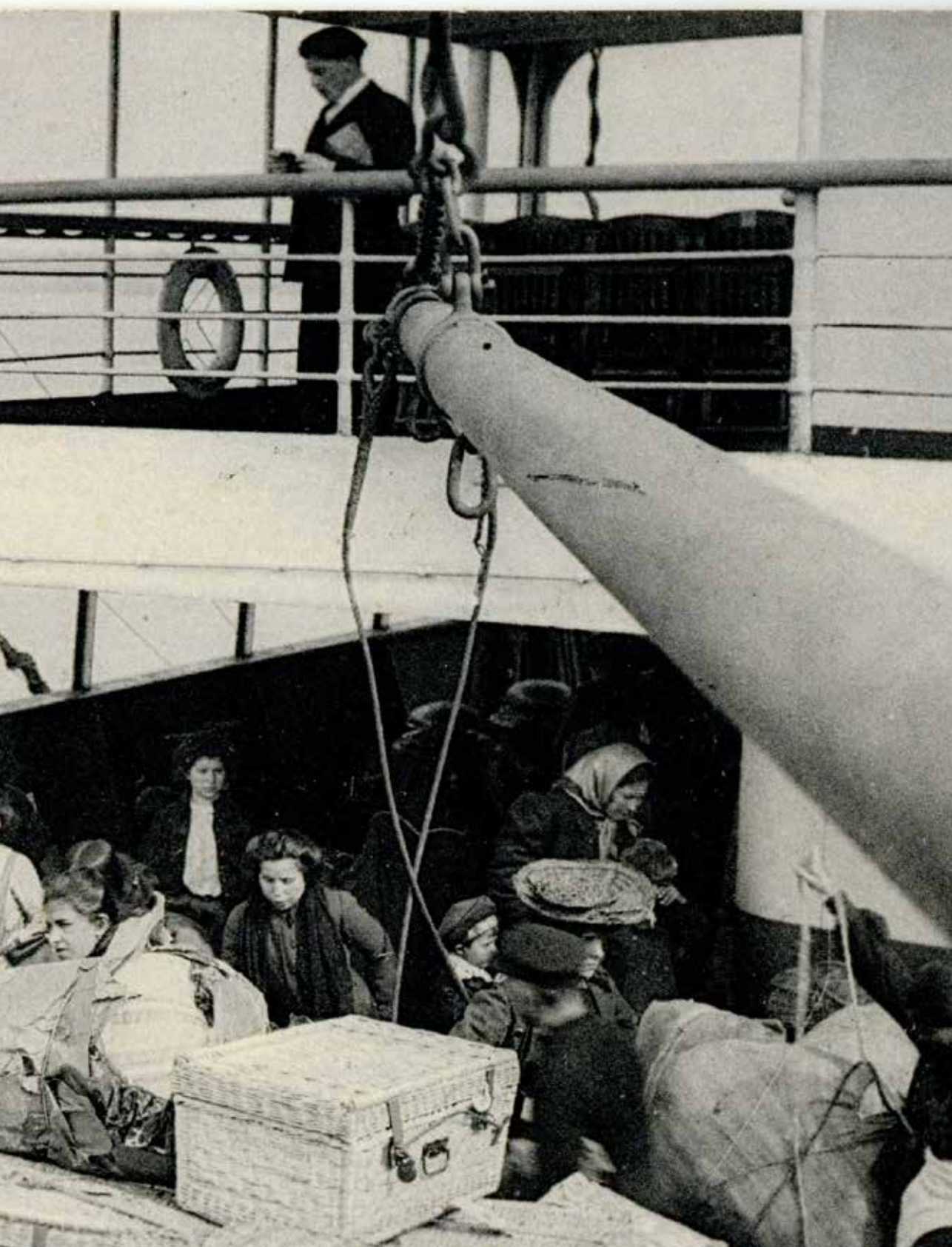
oceanstomer *Lahn*, was ook voor de eerste-klassepassagier een ervaring die hij nooit zou vergeten. Na zijn aankomst in New York schreef hij in een brief aan een Franstalige oom in Gent:

*‘Je suis arrivé à New York après un voyage extrêmement mouvementé et désagréable. Je suis parti de Southampton le 21 Octobre, par le steamer allemand Lahn et, depuis le départ passé les bancs de Terre Neuve, il a été impossible de mettre une seule fois le pied sur le pont. Nous avons beaucoup souffert à bord, surtout du manque d’air. Jamais je n’aurais cru que l’Océan pouvait être si terrible. Les verres, les assiettes, presque toute la vaisselle du bord a été réduite en miettes, et il y a eu aussi une dizaine de contusionnés et de blessés, quelques uns assez grièvement.’*<sup>15</sup>

Vaatwerk aan scherven en een tiental gewonden – het is erg genoeg maar het is minder dramatisch dan wat hij had beleefd indien hij zijn allereerste grote oversteek in 1886 niet in september had gemaakt, maar twee maanden later met de *Westernland*, die op 20 november vertrok uit Antwerpen en op 2 december de haven van New York binnenliep met zware averij. Over de hachelijke momenten die de *Westernland* tijdens een dertig uur durende storm doorstond, werd zelfs uitvoerig bericht in de *New York Times*. Zware najaarsstormen op de Atlantische Oceaan zijn weliswaar schering en inslag, maar uitzonderlijk waren de twee immens hoge zeeën die omstreeks kwart voor drie in de ochtend van 27 november 1886 voor de boeg van de *Westernland* oprezen tot één kolkende watermassa die met apocalyptisch geweld

Volgende pagina: Vertrek van migranten met een Red Star Line-schip. (Collectie Stad Antwerpen, Red Star Line Museum)





inbeukte op het voordek. De overspanning werd versplinterd en de matrozen die eronder aan het werk waren, werden verpletterd of meegesleurd in zee. Zes bemanningsleden waren op slag dood. Op het tussendek liepen vijftien passagiers verwondingen op. Het nieuws van de ramp drong snel door tot Antwerpen. In het *Handelsblad van Antwerpen* verscheen een verslag dat ook terug te vinden is in de regionale pers:

‘Het sterk schip doorstond den schok van de zee en der ontzaglijke hoeveelheid water zeer goed maar de voorplecht waaronder matrozen stonden brak als eene eierschaal. Door de waters werden al de personen die aan het dek waren meegespoeld. De deuren werden stukgeslagen en het puin werd opgestapeld boven het volk. Het schip daverde van de toppen der masten tot de kiel bij de beweging van het roer. Gelukkig gehoorzaamde het vaartuig opperbest en was het dek weldra verlost van het water. Een treurig schouwspel deed zich voor. Daar lag het lijk van Rasmus Sandagen, een Antwerpenaar, 57 jaar oud. Hij was zeeman van over 40 jaar en deed zijne laatste reis.’<sup>16</sup>

Zelfs bij kalme zee had het contrast tussen reizen in eerste en in derde klasse niet alleen te maken met het verschil tussen het comfort van een goed verluchte kajuit op het bovendek en het gebrek aan verse lucht, hygiëne en privacy op de tussendekken. De nabijheid van de stoomketels, de motoren en de aandrijfassen van de schroeven betekende dat de landverhuizers tijdens de overtocht constant blootgesteld waren aan allerlei uitwasemingen en hinderlijk lawaai. Stormen veroorzaakten niet te voorziene vertragingen, en dichte mist bleef wegens de gebrekkige navigatiemiddelen een permanent gevaar voor aanvaringen. Voor de eerste stoomschepen kwam daar een reële technische handicap bij: die eer-

ste generatie, waartoe ook de *Westernland I* behoorde, had maar één schroef en was daardoor niet alleen veel minder snel maar ook minder solide en minder stabiel dan de schepen met twee schroeven die in het laatste decennium van de 19e eeuw in de vaart werden gebracht. Minder snel én aanzienlijk kwetsbaarder, vanwege de grote druk op die ene lange schroefas.<sup>17</sup> Als de as brak, dreef het schip hulpeloos rond tot het naar de dichtstbijgelegen haven werd gesleept of op eigen kracht – de *Westernland I* was nog uitgerust met hulpzeilen – een haven kon bereiken. Een schroefasbreuk kon een schip zelfs fataal worden, getuige de ondergang van de mailboot *Koning der Nederlanden* in oktober 1881. Toen zijn schroefas midden in de Indische Oceaan op de route van het toenmalige Batavia (nu Jakarta) naar Amsterdam brak, werd de schroefasdichting onherstelbaar beschadigd en was het schip een dag later door het gewicht van het binnenstromende water reddeloos verloren. De *Noordland*, het zusterschip van de *Westernland*, dreef na een schroefasbreuk op de Atlantische Oceaan stuurloos rond tot het door een Amerikaans schip naar Ierland werd gesleept. Aan een neef die een reis naar New York plande, gaf Cyriel Buysse daarom de goede raad vooral een schip met twee schroeven te kiezen, omdat dat twee zelfstandige motoren had. Niet alleen omdat er, in geval van een defect, altijd nog één schroef functioneerde, maar ook omdat het risico van een schroefasbreuk veel kleiner was. Aangezien de druk verdeeld werd over twee schroeven, was de stabiliteit van een schip met twee schroeven aanzienlijk groter en hadden de passagiers veel minder last van zeeziekte.

Enige weken na de afvaart van de Duitse *Leipzig* vertrok eveneens uit Antwerpen het Franse schip *Havre*<sup>18</sup> met ongeveer evenveel



De Westernland had wel een hulpzeilvermogen maar slechts één schroef, wat het schip minder snel en minder stabiel maakte. (Collectie Stad Antwerpen, MAS)

landverhuizers aan boord. Van de 700 waren ongeveer de helft kinderen, schatte de correspondent van het Antwerpse *Handelsblad*. Op de Havre trof hij dezelfde toestanden aan als zijn Gentse collega op de Leipzig: 'Tegen de wanden van het schip staat weerskanten eene rij bedden getimmerd, met twee boven elkander en met een gangske tusschen elke twee, die naast elkaar staan, zoo omtrent als de bedden in de slaapzaal van eene kostschool. In 't midden der zaal is nog eene dergelijke rij geplaatst. De zalen zijn derwijze verdeeld, dat huisgezinnen, jongelingen en jonge meisjes, allen afzonderlijke lokalen hebben. Verder is er eene afdeeling voorbehouden om het keukengerief te bergen. Eerst schijnt het er donker, maar men gewendt zich aan het licht waarin die menschen zich gedurende ene

maand moeten bewegen, en men ziet hetgeen men tot nu toe slechts gehoord heeft: eene menigte menschen, die zich als een mieren-nest tusschen de bedden bewegen, [...] en men hoort boven dit alles een concert, dat men niet beter kan vergelijken dan hetgeen men hoort wanneer men de vogelenzaal van een dierentuin binnentreedt. [...] Het dek heeft geene afdeelingen en leent dus den landverhuizers eene ruime wandeling gedurende de lange reis. Daarentegen heeft het eene opene reeling, wat niet zeer geruststellend is voor de kinderen die aan boord zijn. De Havre heeft een goed dozijn paarden aan boord van vlaamsch ras, welke ginder zeer gezocht zijn en er driemaal meer weerd zijn dan hier. Op het dek staat een groot houten hooimagazijn. Het was juist 2 ure toen de

Havre van wal stak. Het volk aan boord zong of weende, wuifde met hoeden en zakdoeken, en dit alles werd van wal op dezelfde wijze beantwoord door de duizenden mensen, die op stapels balen en kisten of op wagons geklauterd waren. Een Waal stond op het achterdek den jachthoorn te blazen.’<sup>19</sup>

Bewerking van de tekst van een lezing gehouden op 6 mei 2012 tijdens het Red Star Line Festival in Antwerpen.

- 1 Hendrik Conscience (1812-1883): Vlaams schrijver, vooral bekend als auteur van de historische roman *De Leeuw van Vlaenderen* (1838).
- 2 *Wegwyzer en Raedgever der Landverhuizers*, Antwerpen 1850, pp. 19-20.
- 3 Het vertrek der Landverhuizers’. In: *Vooruit*, 04/01/1889, pp. 1-2. Alleen in 1890 emigreerden meer dan 450.000 Europeanen naar Noord- en Zuid- Amerika; in 1891 ruim 560.000.
- 4 Zie Robert VERVOORT e.a., *Antwerpen-Amerika. Red Star Line. Een nieuwe toekomst tegemoet*, Antwerpen, 2005.
- 5 Het vertrek der Landverhuizers. In: *Vooruit*, 04/01/1889, pp. 1-2.
- 6 The Steamer Westernland. The Largest Vessel That Was Ever Launched On The Mersey. In: *New York Times*, 03/11/1883: ‘The Red Star steam-ship Westernland left Antwerp for this port on her first ocean trip yesterday. This vessel was built at the Laird shipyard, in Birkenhead, and is the largest ever launched on the River Mersey.’ De Westernland werd gesloopt in 1912, het jaar waarin de Titanic verging. In 1917 bracht de Red Star Line een schip met dezelfde naam in de vaart, de Westernland II.
- 7 The Steamer Westernland [...]
- 8 *Sailings During The Traveling Season. The North German Lloyd Steamship Co.*, New York 1891-1892, p. 16.
- 9 Cyriel BUYASSE, Twee werelden, Gent, 1931. In: A. VAN ELSLANDER & A.M. MUSSCHOOT, *Cyriel Buysse. Verzameld werk (VW)*, deel 3, Brussel, 1975, pp. 812 e. v.
- 10 Cyriel BUYASSE, Twee werelden [...], *VW3*, pp. 813-814.
- 11 Cyriel BUYASSE, Oproer aan boord. In: A. VAN ELSLANDER & A.M. MUSSCHOOT, *Cyriel Buysse. Verzameld werk (VW)*, deel 4, Brussel, 1975, pp. 227-230; Buysse schreef dit korte verhaal in New York, na zijn laatste reis naar Amerika in februari 1892.
- 12 Delen van Kansas, Nebraska en Missouri die door de Amerikaanse regering waren aangewezen als verplichte vestigingsplaatsen (‘reservaten’) voor de indiaanse bevolkingsgroepen die na de kolonisatie door Europese immigranten waren verdreven uit hun oorspronkelijke stamgebieden.
- 13 Uit Amerika. Brief van den Eerw. Heer F.H. van der Aa, Missionaris. Aan boord Stoomschip Westernland. In: *Tilburgsche Courant*, 21/12/1893, pp. 1-2.
- 14 Cyriel BUYASSE, Twee werelden [...], *VW3*, p. 816.
- 15 Universiteitsbibliotheek Gent, Cyriel Buysse aan August Buysse, Jersey City, 04/01/1893. Vertaling: ‘Ik ben in New York aangekomen na een uiterst bewogen en onaangename reis. Ik ben op 21 oktober vertrokken in Southampton en van bij het vertrek tot voorbij de Banks van Newfoundland heb ik niet één keer een voet op de brug kunnen zetten. We hebben veel afgezien aan boord, vooral door het gebrek aan verse lucht. Nooit had ik kunnen geloven dat de Oceaan zo verschrikkelijk tekeer kon gaan. Glazen, borden, bijna het complete vaatwerk van het schip lag in scherven, en er waren ook een tiental mensen met kneuzingen en verwondingen.’
- 16 Antwerpen. – Berichten over de Westernland. In: *Gazette van Beveren-Waas*, 19/12/1886, p. 2.
- 17 Omdat de machineruimte zich midscheeps bevond, was de schroefas tientallen meter lang.
- 18 Schepen van de Compagnie générale transatlantique die vanaf 1862 de lijndienst Le Havre – New York onderhield.
- 19 Landverhuizers. In: *Gazette van Lokeren*, 27/01/1889, p. 1 (overgenomen uit *Het Handelsblad van Antwerpen*).