

Sam Van Clemen bezocht het Red Star Line Museum en zag dat het goed was. Hier volgt zijn verslag.

De Red Star Line

De *Red Star Line* (RSL) of *Société Anonyme de Navigation Belge-Américaine* (SANBA) was een Belgische rederij die een geregelde dienst onderhield tussen Antwerpen en New York en soms tussen Antwerpen en Philadelphia. De maatschappij behoorde tot de *International Navigation Company*, later omgedoopt tot de *International Mercantile Marine Company*. Ze werd gesticht in 1872 en in 1873 voer het eerste schip, de 'Vaderland', de oceaan over. In 1935 ging de maatschappij failliet ten gevolge van de beurscrash van 1929.

Vele miljoenen Europese migranten gingen vanaf het begin van de negentiende eeuw hun geluk beproeven in de 'States'. Tussen 1873 en 1934 brachten de oceaanstomers van de *Red Star Line* vanuit de Scheldestad meer dan twee miljoen passagiers of gelukzoekers heen en terug in een reis die gemiddeld tien dagen duurde. In 1913 bevond de rederij zich op haar hoogtepunt: dat jaar vervoerde zij 70.075 reizigers in de derde klasse alleen.

Red Star Line Museum

Het *Red Star Line Museum* in de Antwerpse haven wil deze boeiende geschiedenis weer tot leven brengen vanuit een hedendaags perspectief, onder het toepasselijke motto: 'Over miljoenen mensen en één droom'. Het museum focust zich bewust op de verhalen vanuit het perspectief van de landverhuizers. Die verslagen worden aangevuld door getuigenissen van moderne migranten om zo een beeld te schetsen van migratie door de tijd heen.

Verschillende instellingen en andere musea hebben werken uitgeleend. Zo gaf het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten het schilderij *De landverhuizers* van Eugène Laermans. De familie van Irving Berlin (1888-1989) gaf een transponeerpiano in lange bruikleen. De componist was als vijfjarige jongen een migrant op de Rijnland, één van de *Red Star Lines* schepen. De belangrijkste schenker aan het museum is de vzw *De Vrienden van de Red Star Line*. Deze vereniging verwierf de collectie van Robert Vervoort; deze oud-havenarbeider verzamelde na zijn pensioen meer dan vijfduizend voorwerpen van *Red Star Line*, waaronder de oprichtingsakte van de SANBA.



Het gebouw

Op 28 september 2013 opende het museum in de drie originele vertrekloodsen van de rederij, die sinds 2001 als monument zijn erkend en grondig zijn gerestaureerd en verbouwd. Ze vormen omwille van hun immateriële waarde samen het topstuk van de museumcollectie. In deze gebouwen ondergingen derde klasse passagiers allerlei medische en administratieve controles. Hier werd over hun lot beslist: wie medisch niet geschikt was, mocht de Verenigde Staten namelijk niet binnen en werd zonder pardon teruggestuurd. In de gebouwen wordt erg knap gerefereerd naar de vroegere functie. De bezoekers volgen immers dezelfde route als de passagiers vroeger en op talrijke plaatsen wordt aangegeven wat er vroeger gebeurde. In de vroegere douche- en ontsmettingsruimte wordt bijvoorbeeld net dit aspect van het verhaal uit de doeken gedaan. Of: foto's maken duidelijk waar ooit de stoomketels stonden. De originele bouwtekeningen van de loodsen maken trouwens deel uit van de expo. Zo treedt de bezoeker als het ware in de voetsporen van de landverhuizers.



Inhoudelijk volgt de museumtentoonstelling de verschillende etappes van de reis, na een inleidend algemeen overzicht van het onderwerp. Hier handelt het over de grote lijnen van de geschiedenis van de *Red Star Line*, de Antwerpse haven en migratie doorheen de eeuwen. Vanaf het begin blijkt nog een andere sterke kant van het museum: er zijn talrijke unieke en zeer knappe stukken verzameld. Zo zijn vele scheepsmodellen, persoonlijke documenten, brieven, uniform-onderdelen, serviesstukken, affiches, postkaarten, schilderijen en gebruiksvoorwerpen bijeengebracht. De onderschriften in drie talen zijn redelijk summier, maar worden vergezeld van langere algemene uitweidingen. Daardoor is het verhaal zeer vlot te volgen.

Naast deze klassieke museale aanpak is ook goed gebruik gemaakt van moderne multimediatechnieken zoals *touchscreens* om extra materiaal te tonen zoals afbeeldingen of filmfragmenten. Schilderijen van kunstenaars zoals Eugène Van Mieghem documenteren het thema 'migratie in de kunst'. Over twee verdiepingen zijn acht thematische omgevingen ingericht, die telkens een etappe van de lange reis vertegenwoordigen: een reisbureau in Warschau, een treincoupé, de stac



Thema's en kroongetuigen

Naast deze klassieke museale aanpak is ook goed gebruik gemaakt van moderne multimediatechnieken zoals *touchscreens* om extra materiaal te tonen zoals afbeeldingen of filmfragmenten. Schilderijen van kunstenaars zoals Eugène Van Mieghem documenteren het thema 'migratie in de kunst'.

Over twee verdiepingen zijn acht thematische omgevingen ingericht, die telkens een etappe van de lange reis vertegenwoordigen: een reisbureau in Warschau, een treincoupé, de stac

Antwerpen, het *Red Star Line*-gebouw in de haven, het dek van een oceaanstomer, het leven aan boord van een schip, de aankomst op Ellis Island voor de haven van New York en de nieuwe toekomst in de VS. Telkens vormen de getuigenissen de rode draad. Als introductie op deze historische tocht ziet de bezoekers voor elk jaar dat de rederij actief een passagierslijst.

Bovenop deze lijst met anonieme namen hangen portretten van reizigers waarvan het museum de reis heeft gedocumenteerd met de hulp van familieleden. Zes 'kroongetuigen' met erg uiteenlopende verhalen worden uitdrukkelijk naar voren geschoven. Het gaat zowel om bekende passagiers, bijvoorbeeld Albert Einstein, als om nobele onbekenden, zoals Irene Bobelijn. Ze reisde in 1928 als kind naar de States, maar keerde al in 1931 terug met haar familie. Ze herinnert zich nog steeds levendig die drie jaren. Haar verhaal wordt geïllustreerd met een belangrijk collectiestuk: de koffer die de familie gebruikte bij haar trans-Atlantische reizen. Het personeel van de RSL komt merkwaardig genoeg niet aan bod, zij hebben nochtans een groot aandeel gehad in de bedrijfsgeschiedenis. Uit het voorgaande blijkt dat het museum niet alleen een Antwerps en Belgisch verhaal brengt, maar ook een Europees en Amerikaans verhaal. Dit verklaart meteen de grote interesse voor dit project in New York en elders.



Historiek

Deze verdienstelijke aanpak laat het chronologische verloop wel een beetje onderbelicht. De periode van de *Red Star Line* was er namelijk één van stijgende welvaart, tot de beurscrash van 1929 tenminste. Dat blijkt ook uit de tentoonstelling: de schepen werden geleidelijk luxueuzer: ook de arme derde klasse passagiers maakten de reis uiteindelijk in vrij comfortabele omstandigheden. Na de Eerste Wereldoorlog nam de migratie overzee sterk af, mede omdat de Verenigde Staten allerlei wetten invoerden om dit af te remmen. De Amerikaanse migratiewetgeving, van cruciaal belang voor het succes van de *Red Star Line*, komt eerder zijdelings aan bod. De reis was trouwens peperduur: in 1924 kostte een kaartje 2.500 Euro in huidig geld.

Als gevolg van de afnemende stroom migranten werden vanaf de jaren '20 toeristische reizen overzee een steeds belangrijker bron van inkomsten. Dit wordt knap geïllustreerd met luxueuze zitstoelen voor op het dek. De migratie naar de States vanuit ons land stopte niet helemaal na het faillissement van de *Red Star Line*. We verwijzen enkel naar de joden die de wijk namen voor de nazi's. De joodse migratie voor 1935 is voor de RSL erg belangrijk geweest, getuige de Jiddische advertentie die in 1921 voor de maatschappij verscheen in een Poolse krant.

De Amerikaanse droom

Het verhaal van de migranten in Amerika begon pas na hun aankomst in de haven. Velen hebben geprobeerd er hun 'Amerikaanse droom' te realiseren, met wisselend succes. Daaraan is het laatste deel van het museum gewijd. Een kaart toont per staat hoeveel Belgische migranten er terecht kwamen: vuit de meesten vestigden zich in noordelijke industriestaten zoals Massachussets, Ohio of Illinois. Er ontstond een vaderlands getint gemeenschapsleven, zoals de foto van een accordeonclub treffend toont. Ook ligt er een exemplaar van de nog altijd bestaande '*Gazette van Detroit*'.

Het laatste beeld van het historische museumparcours is een tentoonstellingswand met daarop korte 'toekomstfragmenten' uit de levens van bekende en minder bekende passagiers. Afronden doet men met een kort onderdeel over 'Antwerpen vandaag', waaruit blijkt dat migratie de stad tot op vandaag 'kleurt'. Het museumbezoek eindigt met de beklimming van De Toren, een 25 meter hoog platform dat een prachtig uitzicht biedt over de stad, de haven en de Schelde.

Historisch onderzoek

Het museum stimuleert ook het historische onderzoek en daarom ondernamen de medewerkers ervan een intensieve zoektocht naar verhalen en getuigenissen van zowel passagiers als werknemers van de RSL. Dit resulteerde in de samenstelling van een databank met persoonsfiches van 10.000 Belgische migranten naar het Amerikaanse continent. Deze databank kan op het einde van de hoofdtentoonstelling worden geraadpleegd. In Het Magazijn, een verwijzing naar de vroegere bestemming, kunnen bezoekers op zoek gaan naar hun familiegeschiedenis en grasduinen in de digitale verhalencollectie, die doorlopend wordt aangevuld. In de museumshop zijn talrijke publicaties te koop over migratie en de RSL. Het mag duidelijk zijn, het betreft hier een topmuseum waarvoor kosten noch moeite zijn gespaard.

Catalogus

Tegelijk verscheen bij Davidsfonds Uitgeverij de zeer fraaie museumcatalogus. Deze is thematisch ingedeeld en begint met een specifiek verhaal, dat van de rederij, om te eindigen met een universeel verhaal, dat van de migratie. Het boek geeft een zeer sterke inhoudelijke onderbouw aan de inhoud van het museum. Op basis van vernieuwend onderzoek van onuitgegeven en uitgegeven bronnen en de bestaande literatuur brengen diverse auteurs overzichten van de geschiedenis van de rederij, van de loodsen waar het museum is ondergebracht, de migranten in Antwerpen, de Belgische emigratie naar Amerika, de Europese migratie naar Amerika en essays over migratie in het algemeen. De talrijke knappe en vaak unieke illustraties, de scherpe vierkleurendruk, het grote formaat en de harde cover maken dit tot een pareltje van een kijk- en leesboek. Jammer genoeg ontbreekt een essay over het bronnenmateriaal dat er bestaat over de RSL. Vorsers en andere geïnteresseerden zouden er zeker baat bij hebben gehad.

Praktisch

Red Star Line Museum. Montevideostraat 3, Antwerpen.

Voor alle praktische info raadpleeg: www.redstarline.be.

Red Star Line 1873-1934. Leuven, Davidsfonds Uitgeverij, 2013, 237 p.

Sam Van Clemen

