

68. Abschied aus Not

Personen- und Ereignisgeschichte hat den unnachahmlichen Vorteil, dass sie sich leicht erzählen lässt. Mentalitäten, ökonomische Verschiebungen und Stimmungslagen sind historisch schwerer verständlich zu machen, weil sie schwieriger fassbar sind. Es sei denn, man könne auf Institutionen oder Erscheinungen zurückgreifen, die indirekt solche Situationen, die für „das gemeine Volk“ (der Ausdruck war vor 200 Jahren nicht despektierlich gemeint) charakteristisch waren, zum Ausdruck bringen.

Dazu gehören die Auswanderungen aus der Schweiz und dem ganzen Oberrhein. Es gab sie schon immer, die schweizerischen Söldner waren auf ihre Weise auch Auswanderer, Auswanderer waren die schweizerischen Bauern, die nach dem Dreissigjährigen Krieg in das unterbevölkerte Elsass und die oberrheinischen Lande zogen.

Der Drang zur Auswanderung wurde durch politische Ereignisse erheblich verstärkt. Die faktische Unterwerfung der Schweiz nach 1798 unter das französische Regiment und das Napoleon zugestandene Recht, 18'000 Soldaten in der Schweiz auszuheben, brachten so etwas wie einen Auswanderungsschub. Der normale Weg führte diese schweizerischen Familien über Basel, es gab noch keine Eisenbahnen; die teuren Postkutschen-Verbindungen konnte sich ein Auswanderer in der Regel nicht leisten. Also war man auf den Wasserweg nach Amsterdam angewiesen.

Das Jahr 1816 war ein richtiges Hungerjahr, die klimatischen Bedingungen waren miserabel; aus Zeitzeugnissen wissen wir, dass die Kinder wie Vieh in die Wiese getrieben wurden, um Gras zu essen. Damals entschlossen sich völlig verzweifelte Familienväter, das Abenteuer einer Auswanderung nach Amerika zu wagen. Des einen Elend aber war schon immer des andern Geschäft: In Basel etablierten sich eigentliche Agenturen, die den auswanderungswilligen Schweizern und Badenern das Blaue vom Himmel versprachen.

Die Reise ging von der Basler Schiffflände über Breisach und die Pfalz bis nach Holland, wo die Auswanderer auf die Schiffe zu warten hatten, die sie in die Neue Welt zu transportieren versprachen. Für viele Frauen, Männer und Familien war schon das eine Reise ins Unbekannte: Man wusste nicht, wie verlässlich die Vertragspartner waren, dem Rhein entlang wurde zwar noch deutsch gesprochen, aber mit den holländischen Kapitänen war die sprachliche Verständigung plötzlich schwieriger. Der schweizerische Handels-Consul von Planta in Amsterdam hatte alle Hände voll zu tun, er musste schweizerischen Auswanderern, die sich in der Grossstadt

Amsterdam nicht mehr zu helfen wussten, jede Art von Unterstützung gewähren.

Die Überfahrt ging damals vorwiegend nach Philadelphia. Die Passage für eine erwachsene Person kostete 170 Gulden, Kinder unter vier Jahren waren frei, Kinder zwischen vier und 14 Jahren zahlten 85 Gulden. Wer nicht über das nötige Bargeld verfügte, musste sich als Erwachsener für 190 Gulden verpflichten, und das bedeutete, dass er in Amerika eine entsprechend salarierete Stelle bedingungslos anzutreten hatte.

Aber beginnen wir beim Ausgangspunkt der Reise, an der Basler Schiffflände. Die Schiffe, mit denen man die Reise auf dem Rhein unternahm, waren speziell für Auswanderer konstruiert. Das hiess, dass man möglichst viele Personen auf einem solchen Schiff, eine Art von grossem Weidling, unterbringen wollte. Ein Schiffsmeister Jakob Hindenlang entwarf im Frühjahr 1816 sogar ein Schiff mit zwei Etagen, das eine Länge von gegen 20 Meter und eine Breite von um die 3,40 Meter hatte. Aber der Rat traute dieser Schiffskonstruktion nicht und verlangte, dass das obere Verdeck wieder entfernt werden müsse. Erste Destination war Amsterdam.

In Amsterdam waren die Auswanderer noch lange nicht am Ziel ihrer Wünsche. Die versprochenen Schiffe lagen häufig noch nicht im Hafen, andere waren für die Ausfahrt auf keine Weise vorbereitet. Der Hungerwinter 1816/17 verlangte auch in Amsterdam seinen Tribut, die Auswanderer kampierten in äusserster Not in Kasernen, wo sich niemand um ihr Schicksal kümmerte. Die niederländische Regierung erliess 1817 eine Verfügung, „dass keine Auswanderer, welche die Absicht haben, sich in die Meerhäfen der Niederlande zu begeben, um sich da selbst für die Vereinigten Staaten einzuschiffen, das Königreich betreten dürfen, insofern nicht bekannt in Holland wohnende Personen für die Kosten, welche ihr Aufenthalt daselbst bis zur Einschiffung verursachen wird, Bürgschaft leisten werden“. Das wirkte bis nach Basel zurück, wo die Regierung Auswanderer nur noch zulassen wollte, wenn sie den Nachweis über die notwendigen finanziellen Mittel erbringen konnten.

Dann erst begann die Reise über das grosse Wasser. Aus dem Basler Jahrbuch von 1941 kennen wir einen ausführlichen Bericht von einer Atlantiküberquerung, die Eduard Wirz wieder ausgegraben hat. Tag für Tag können wir die Ereignisse nachlesen und sehen, dass die Überfahrt insgesamt 102 Tage dauerte. Die Lebensverhältnisse waren schlimm, an Komfort fehlte es an allen Ecken und Enden.

In einem Auswandererlied der damaligen Zeit lautet ein Vers wie folgt:

Ist gleich unsere Reise beschwerlich
bis in Nordamerika,
so ist dessen End doch herrlich,
bald sind wir demselben nah.

Der Tagebuchschreiber, dessen Bericht diese Daten entnommen sind, gehörte freilich zu einer begüterten Klasse. Ärmere Auswanderer standen vor der Notwendigkeit, ihre Überfahrt mangels Geld mit einem festen Anstellungsverhältnis bei Amerikanern zu bezahlen, bei dem natürlich der Kapitän das Geld samt Provision einstrich. Einem andern Bericht ist zu entnehmen, dass ein Mädchen sich auf nicht weniger als sechs Jahre verpflichten musste. Eduard Wirz zitiert ein entsprechendes Dokument: „Diejenigen, so ihre Überfahrt bezahlt hatten, begaben sich fort, die Unglücklichen aber, welche die Überfahrt und den Unterhalt abverdienen mussten, damit der Schiffskapitän oder Unternehmer sich dadurch bezahlt machen konnte, mussten den Verkauf ihrer Person abwarten. Aus Mitleiden besuchte ich mit einem Freund diese Unglücklichen; es war ihnen schon eine Wohltat, da sie ihre Sprache reden hörten. Mancher von ihnen hätte sich gern an uns verkaufen lassen.“

Es war eine mildere Version eines eigentlichen Sklavenhandels. So war in einer Anzeige zu lesen: „Zu verkaufen eine tüchtige Dienstmagd, die noch drei und ein halbes Jahre zu dienen hat. Sie ist eine gute Spinnerin.“ Aber es gab auch Auswanderer, die nach Ablauf ihrer Dienstzeit völlig frei wurden. Ihre Nachkommen sind zum Teil die heutigen Bürgerinnen und Bürger der Vereinigten Staaten von Amerika, andere starben vergessen und verschollen im Wilden Westen.