

Wie man früher nach Amerika reiste

Autor(en): Eduard Wirz
Quelle: Basler Jahrbuch
Jahr: 1941

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/19211f92-b65e-4d97-8db1-a9f13a4f6fdc>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Wie man früher nach Amerika reiste.

Zur Geschichte der baslerischen Auswanderung
zu Beginn des 19. Jahrhunderts.

Von Eduard Wirz

An der Basler Schiffflände liegt das Auswandererschiff. Die letzten Vorbereitungen zur langen Rheinfahrt sind getroffen. Die Auswanderer sind an Bord. Alle Formalitäten sind erledigt. Die Behörden haben die Erlaubnis zum Verlassen des Landes gegeben. Man hat endgültig Abschied genommen. Nun wird der Anker gelöst und

«Ach, du weitberühmtes Basel!
Wir fahren jetzund nun davon,
Ja wir sehen noch zurücke,
Schauen dich von weitem an.»

Dieses Bild hat sich im Laufe der Jahrhunderte oft wiederholt, namentlich zu Zeiten der großen Auswanderungen, wie in den 1770er Jahren und zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Es soll hier nicht auf die Gründe eingegangen werden, die die Landbewohner zum Verlassen ihrer Heimat bewogen, auch nicht auf die mannigfachen Vorbereitungen, die einer solchen Auswanderung vorausgingen, sondern es soll nur die Reise geschildert werden, die Reise, die voller Entbehrungen und Gefahren war.

Schon die Fahrt auf den Rheinschiffen, von deren Bauart wenige Bilder aus jener Zeit eine Vorstellung vermitteln, war nach unsern heutigen Begriffen alles andere als angenehm. Die Schiffe waren nicht dazu eingerichtet, irgendeinen «Komfort» zu bieten, sondern eine möglichst große Zahl von Auswanderern aufzunehmen. Aus diesem Grunde wohl erbaute Schiffsmeister Jakob Hindenlang im Frühjahr 1816 «ein Schiff von zwei Etagen». In dieser

obern Etage «sollten sich des Tages bloß ohngefähr 30 bis 40 Personen befinden». Der Basler Rat traute der Sache offenbar nicht ganz und ließ sich durch den Vorgesetzten der Schiffleutenzunft ein Gutachten über das Schiff geben, von dem die Zimmermeister geschrieben hatten, «daß es eine Länge von 70 und eine Breite von 12 französischen Schuh mißt, da die andern Schiffe im Boden selten mehr als 10 Schuh messen, zu dem ist es ein auf das solideste ganz neu erbautes und noch zu keiner Fahrt gebrauchtes Schiff, und geht nach vollendeter Ladung $2\frac{1}{2}$ Schuh tief im Wasser, so daß von der Wasserhöhe bis auf den oben angebrachten Boden es noch eine Höhe von 5 Schuh hat». Das Gutachten lautete ablehnend: «Ich meines Ortes muß es frey gestehen, daß ich die Construction dieses Schiffes nicht billigen kann, und für ganz ungewöhnlich halte, zudem mich auch zu keiner Zeit dazu verstehen würde, ein Schiff solcher Art zum Transport von Personen zu erlauben.» Daraufhin verfügte der Rat, daß das obere Verdeck entfernt werden müsse. Hindenlang kam ungesäumt dem Verlangen nach und bat den Rat nun um die Erlaubnis, mit dem «in ehevorigen Stand gesetzten Schiff» die Reise antreten zu dürfen, denn «bereits sehen eine Menge Menschen, die, wegen der auf heutigen Tag als 29. May bestimmten Abreise sich samt den Auswandernden hier eingefunden haben, der Abfahrt des Schiffes mit Sehnsucht entgegen». Gleichzeitig beschwerte sich Hindenlang gegen das vom Zunftmeister abgefaßte Gutachten, das aus Brotneid nicht zu seinen Gunsten ausgefallen wäre. Der Rat seinerseits erteilte nun die Abfahrtsbewilligung. Eine Notiz im «Schweizer-Boten» weiß allerdings von einem neuartigen Schiff zu berichten: «Das große, zwei Stockwerke hohe Schiff, welches in Basel zu einer neuen Auswanderung erbaut wurde, ist bereits am 29. Mai mit 300 Schweizern beiderlei Geschlechts nach den Vereinigten Staaten abgefahren.»

Nicht alle Auswanderer konnten von ihrer Reise nach Amsterdam melden: «Kein Unfall trübte unsere Rhein-

fahrt, und sie fiel weit besser aus, als man anfangs glaubte, da wir bey nicht ganz günstiger Witterung von Basel abfahren.» Im Gegenteil mehr als ein Schiff verunglückte, namentlich in den Fähnissen des Oberrheins, und mancher Auswanderer fand, kaum hatte er seine Reise angetreten, einen vorschnellen Tod. Wie es auf einer normalen Fahrt etwa zugehen mochte, erfahren wir aus einer «Abhörung Meister Hansens des Schlossers in Betref seiner letzten Reise nach Amsterdam».

«Am 2. April 1817, abends nach 5 Uhr», so berichtet Meister Hans, «wurde von Basel abgefahren. In Märkt übernachtete man und wartete einen vollen Tag auf die Steuerleute. Am Morgen des 4. April setzte man die Reise fort bis eine Stunde von Breisach hieher, allwo wir wieder auf die andern Steuerleute warten mußten, weil alle Tag (sage Station) andere Steuerleute haben muß. Da nun diese eingetroffen waren, so sind wir denselben Abend noch von jenem Landungsplatz welcher der gewöhnliche ist, verweist, jedoch sind wir nicht lange gefahren, als uns plötzlich ein widriger Wind überfiel, der einige Schiffe auf den Grund trieb. Als nun einige Passagiers dennoch weiters wollten, die Steuerleute aber solches für ohnmöglich hielten, gab es einige Discenda, so daß auf meinen Vorschlag, an das Oberamt zu Breisach recurirt wurde, welches denn den Ausspruch tat, daß man die Steuerleute nicht zwingen könne, bei entgegengesetztem Wind und Sturm die Reise weiters fortzusetzen, wenn sie solches nicht für ratsam hielten. Da sich alles an den Spruch des Oberamts gefügt, zumal unsere Kantons Bürger, welche niemals tendiert weiters zu fahren bis sich der Sturm gelegt hätte, so sind wir den 5. den ganzen Tag in Breisach geblieben und den 6. von dort verweist. Diesen Tag haben wir bis Straßburg fahren wollen, wegen einem Sturm der uns hieher Straßburg überfiel, sahen wir uns genötiget auf einer Insel halt zu machen und auf dieser sind wir diese Nacht geblieben, die Mannschaft teils in dem Schiff, teils hat sie bivaquiert. Brot haben die Leute unterwegs gekauft wo wir landeten.

Die übrigen Bedürfnisse haben die Passagiers mit sich genommen, Getränke haben sie theils mit sich geführt, theils ebenfalls unterwegs gekauft. Wegen dem widrigen Wind sind wir am 7. nicht weiter als bis Straßburg. Den 8. fuhren wir bei gutem Wind bis nach Werth, den 9. bis nach Speyer, nach dem wir einem Zoll vorbeigefahren, wo uns dieser einige Stunden aufgehalten hat. Den 10. kamen wir nach Mannheim. Da haben sich die Leute wieder verproviantiert, den Zoll entrichtet und sind den 11. von dort abgefahren. Da ich unipäblich war und bereits auf der ganzen Reise mich nicht wohl befand, so bin ich den 12. zu Land hierher zurückgekehrt.» Aus dem weitern Verhör erfahren wir, daß die Reise nach Amsterdam gewöhnlich 14 Tage dauerte, und daß von einer erwachsenen Person Fr. 13.5ter bezahlt werden mußte. Dazu kam der Zoll, den die Passagiere selbst entrichten mußten. Kinder zahlten die Hälfte, Kinder von drei Jahren und darunter waren frei. Der angeführte Transport soll gegen 1100 Seelen stark gewesen sein.

* * *

Waren die Auswanderer in Amsterdam angelangt, so warteten ihrer oft weitere Enttäuschungen und Widerwärtigkeiten, namentlich dann, wenn die Reise nicht gut vorbereitet und der Reisende nicht wohl mit Geld versehen war. Bei den meisten blieb es dem Zufall überlassen, ob sie in Holland in rechte oder betrügerische Hände fielen. Das letztere war häufiger der Fall. Gar oft lag das Schiff, auf dem die Ueberfahrt unternommen werden sollte, noch nicht bereit, wenn man sich überhaupt schon vor der Abreise in der Heimat genau über Zeit und Gelegenheit der Meerfahrt erkundigt hatte und nicht einfach eine «Fahrt ins Blaue» antrat. So konnte es kommen, daß die Auswanderer in Amsterdam oft mehrere Wochen still liegen und auf ein Schiff warten mußten, «was ihnen teuer zu stehen kam, weil sie viel Geld unnütz verzehren mußten». Ein Auswandererbrief vom 7. Mai 1804 warnt und mahnt zur Vorsicht: «Es wäre im Ganzen genommen sehr

gut, wenn man seine Ankunft in Amsterdam gerade auf die Zeit bestimmen könnte, um alsogleich wieder mit einem Schiffe wegreisen zu können, denn ein langer Aufenthalt in einer großen volkreichen und gewühlvollen Stadt verursacht viele Kosten und ist sehr beschwerlich. Eben dieser Volksmenge wegen hält es für Ankömmlinge nicht nur schwer Herberge zu finden, die weniger kostspielig als gewöhnlich ist, sondern man sieht sich noch mannigfacher Bestehlung und selbst der Gefahr der Seelenverkäuferey bloßgestellt, weswegen ein unbekannter Fremder stets sich vorzusehen und in Acht zu nehmen hat.»

Zeitungsberichte aus den großen Auswanderungsjahren 1816 und 1817 geben erschütternde Bilder von der Not der Unglücklichen: «Viele gingen im größten Elend von Haus zu Haus betteln. Der schweizerische Consul Herr von Planta nahm sich ihrer endlich an, weil sich schon die Polizei der Bettler bemächtigen wollte, machte ihnen einige Vorschüsse, damit sie wieder in die Schweiz zurückkehren könnten. — Man fand zurückkommende an den Straßen verhungert, mit Gras im Munde. — Es ist buchstäblich wahr, daß in den Monaten Dezember 1816 bis März 1817 die eine Hälfte der Einwohner der Stadt Amsterdam die andere hat ernähren müssen. Hunderte liegen aufeinander gepackt in einer Kaserne, wo die verpestete Luft allerlei epidemische Krankheiten verbreitet. Tote, Sterbende, Kranke, Wöchnerinnen, alles liegt auf- und durcheinander. Etliche sind durch die Sorgfalt hiesiger Regierung bei den Arbeiten am Helder beschäftigt. Welche Beschäftigung aber kann man Weibern und Kindern zuweisen in diesem Lande, wo alle Fabriken zu Grund gehen?» — Die niederländische Regierung sah sich im Sommer 1817 zu der Verfügung veranlaßt, «daß keine Auswanderer, welche die Absicht haben sich in die Meerhäfen der Niederlande zu begeben, um sich daselbst für die Vereinigten Staaten einzuschiffen, das Königreich betreten dürfen in so fern nicht bekannte in Holland wohnende Personen für die Kösten, welche ihr Aufenthalt daselbst bis zur Einschiffung

verursachen wird, Bürgerschaft leisten werden». Auch die Regierung in Basel sah sich gezwungen, die bisherigen Auswanderungsverordnungen zu verschärfen. So verfügte sie am 16. Mai 1817, «daß jeder Familien-Vater, der auszuwandern Willens ist, nur dann erst die erforderlichen Schriften erhalten wird, wenn derselbe auf der Staatskanzley in gehöriger Form abgefaßte und von hiesigen rechtlich anerkannten Handelshäusern Wechselbriefe, wird eingeliefert haben, und zwar für jede erwachsene Person von wenigstens 200 und für jedes Kind 100 Gulden an Werth, welche Wechselbriefe sodann durch offizielle Correspondenz an den Schweizerischen Handels-Consul Herrn von Planta in Amsterdam adressiert werden.»

* * *

Der Schreiber des oben angeführten Auswandererbriefes vom 7. Mai 1804 fährt am 31. Mai, an Bord des Schiffes, mit seinem Berichte fort: «Nun mein Lieber! sind wir endlich den 24. May von Amsterdam abgefahren und segelten in einem Lichter zu unserm Schiff, welches 16 Stunden von Amsterdam im Züdersee vor Anker lag. Den 25. Morgens um 6 Uhr erreichten wir dasselbe. Es ist ein großes drey-mastiges Schiff, und war bey unserer Ankunft noch nicht gehörig eingerichtet gewesen, daher von unserer Gesellschaft alle warten mußten, ehe es ihnen erlaubt wurde an Bord zu gehen; nur mit mir und den lieben Meinigen wurde eine Ausnahme gemacht, und wir konnten sogleich uns darin einquartieren. Meine Familie begab sich mit mir in die Cajütte, wo der Preis gewöhnlich 17 Guineen oder 204 fl. auf Person ist. Allein meine besondere Bekanntschaft mit einem Herrn D. ließ mich einen verhältnismäßigen geringern Preis hoffen, und ich war auch wirklich so glücklich mit demselben einen Vertrag von 400 Gulden zu schließen. Den 26. May gab man dem Lichter das Zeichen, mit der Reisegesellschaft zu kommen, die nun auch in das Schiff aufgenommen wurde. Fünf Frachten wurden immer zu einer Bettstätte rangiert; jede Bettstätte ent-

hält 7 Schuh ins Gevierte. Halbe Frachten mußten zwey für eine zählen, und Kinder unter der Zahl mußten mit eingetheilt werden, weil denselben kein besonderer Platz gegeben wird, und sie auch nichts bezahlen dürfen. Jedes Schiffsmäß wie man es nennt, enthält für fünf Frachten eine große fünfmäßige Schüssel, eine dergleichen von $2\frac{1}{2}$ Mäß, eine große Platte, 5 Löffel, 2 große fünfmäßige steinerne Krüge, 3 dergleichen offne Krausen, um die Speisen darinn aufzubewahren. Die Speisen werden zusammen in 2 großen Kesseln gekocht, zu welchen von den Reisenden 2 Köche angestellt wurden, von denen jeder damit eine halbe Fracht verdienen kann, welche Stelle aber mühsam und mit vielen Arbeiten verbunden ist. In der Cajütte sind wir mit Geschirr wie in einem Gasthofe bedient, und bekommen alle Tage frisches Brod, das von dem Cajütten-Koch gebacken wird. Der Zwieback für die übrige Gesellschaft wird aus schlechtem Commismehl bereitet.

Auf dem Schiffe wechseln unsere Speisen folgendermaßen ab: Sonntags ein Pfund Rindfleisch mit Gersten. Montags ein Pfund Mehl und ein Pfund Butter für die ganze Woche. Dienstags ein halb Pfund Schweinefleisch mit Erbsen, Mittwochs ein Pfund Mehl. Donnerstags ein Pfund Rindfleisch mit Erdäpfel, Freytags ein halb Pfund Reiß, Samstag ein halb Pfund Schweinefleisch mit Erbsen, ein halb Pfund Käse und sechs Pfund Brod für die Woche. Jeden Morgen ein Gläschen Genevre, ein Maas Bier und ein Maas Wasser für jeden Tag. Von diesem giebt man die Hälfte zum Kochen hin.»

Der hier erwähnte Auswanderer hatte es offenbar gut getroffen. Er gehörte zu den bessern Reisenden, zu den Cajüttenpassagieren, und dank seinen Beziehungen mochte er die eine oder andere Annehmlichkeit und Erleichterung erlangen, die nicht im Reiseprogramm vorgesehen waren. Von einem gleichzeitig aus dem Baselbiet auswandernden Schulmeister lautete der Bericht weniger günstig. Er schreibt in seinem Brief vom 28. Wintermonat 1804 aus Philadelphia folgendes:

«Von dem Capitän muß ich euch noch melden, daß er uns eben nicht durchaus gefällig behandelt hat. Er hat uns unsere tägliche Portion Brandtenwein abzukürzen angefangen, anstatt einem halben Pfund Schweinefleisch nur ein Viertelpfund reichen lassen; für 5 Pfund Butter erhielten wir nur die Hälfte. Der Antheil Ochsenfleisch wurde uns zwar ungeschmälert gegeben, allein Reis und Gerste ward nicht überflüssig ausgetheilt, so daß wir im Ganzen an Hunger keinen Mangel hatten, und großen Durst leiden mußten. Das Brod war auf der Reise fast nicht zu genießen, so schwarz und unschmackhaft war es gewesen. Mit einem Wort, die lange Reise mit ihren mannigfaltigen Gefahren und Beschwerden hat mir und meinen Gefährten manche Kummer- und Hungerstunde verursacht und ich habe im Unmuth mir meines Entschlusses halber oft die bittersten Vorwürfe gemacht.» Er gibt allfällig später Auswandernden Ratschläge, mit was sie sich für die Reise versorgen sollten: «Er soll sich mit Bettzeug, gedörrtem Obst, Zwetschgen, Apfel- und Birnen-Schnitzen, Branntenwein und Kirschenwasser auch mit Reckholderbeeren wohl versehen, weil der Gebrauch dieser Getränke und Viktualien zur See, allerley Krankheiten vorbaut.»

Mannigfach sind die Klagen über die Schiffskapitäne. Man wird zwar verstehen, daß der eine oder andere Auswanderer geneigt war, jede Unbill der Reise dem Schiffsführer in die Schuhe zu schieben; aber anderseits scheint es doch, daß es unter den Kapitänen direkte Betrüger gegeben hat, die sich die Unwissenheit der Leute zunutze machten, wie etwa jener, von dem die Berichte meldeten, er habe mehrere hundert Familien, größtenteils aus der Schweiz, welche nach Amerika auswandern wollten, zu engagieren, die akkordierte Fracht sich vor auszahlen lassen, und nachdem er auf diese Art über 20 000 fl. an sich gebracht hatte, sei er mit seinem Raube auf und davon. Gelegentlich wird auch von Rheinschiffen berichtet, die mit berüchtigten «Menschenmäklern» und Kapitänen zusammenarbeiteten. Ein Glück, daß es sich bei einigen die-

ser schlimmen Meldungen um Konkurrenzmanöver einzelner Handelshäuser und Auswanderungsgeschäfte handelte. An Tatsächlichem blieb noch genug übrig, wie etwa aus einer Mitteilung von Stadtschreiber Müller in Zofingen hervorgeht:

«Endlich wurden sie in Texel eingeschifft ohne abzusegeln, sondern blieben 5 Wochen am Bord des Schiffes «Jungfrau Johanna». Nun erst kamen die Lebensmittel zur Verproviantierung des Schiffes auf die weite Reise an. Diese bestanden größtenteils in 120 Fässern eingesalzenen Fleisches, welches so verdorben und stinkend war, daß die Aerzte erklärten, auch ohne den Genuß müßte der Geruch dieses Fleisches pestartige Krankheiten verursachen. Die Reisenden verlangten bessere Lebensmittel, vergebens. Sie klagten bei der Obrigkeit, vergebens. Warum? Der Kapitän bezahlte ein schönes Stück Geld und behielt Recht, obwohl er eingestanden hatte, das Fleisch komme aus Rußland, wo es vor 6 Jahren eingesalzen worden, und obschon der Bürgermeister im Helder den Passagiers hierüber ein schriftliches Zeugnis gegeben hatte. Nun drohten sie dem Kapitän, bei ihrer Ankunft in Baltimore gegen ihn Klage zu führen; diesem kam der Schurke aber dadurch vor, daß er 24 Reisende ans Land setzte und sie ihrem Schicksal überließ. Von einem Sturm überfallen, wurden sie auf eine Sandbank verschlagen und retteten mit Mühe ihr elendes Leben. Sie klagten wieder und verlangten Zurückgabe des bezahlten Geldes, aber wie das erstemal, vergebens. Ihres Geldes beraubt, kehrten diese 24 nach Amsterdam zurück, einige mit Weib und Kindern, und müssen daselbst im größten Elende den Frühling erwarten, um mit anderer Gelegenheit verreisen zu können. Mehrere haben sich aus Not gedrunken als Schiffssoldaten nach Ostindien anwerben lassen.»

Mit dem Schiffskapitän wurde jeweils ein Akkord über die Ueberfahrtskosten und Verpflegung abgeschlossen. Der Basler Rat ließ gelegentlich die Abschrift eines solchen Akkordes durch Druck zur allgemeinen Kenntnis bringen,

damit man daraus sehen könne, «zu welchen beschwerlichen Bedingungen sich Jeder verpflichten muß, und welche nachtheilige Folgen für die Unvermögenden daraus entstehen können». Der vom schweizerischen Handels-Consul von Planta im Herbst 1816 dem Eidgenössischen Vorort zugestellte Vertrag hatte folgenden Wortlaut:

«Wir Endsunterschriebene, ich N. N. Capitain vom Schiff . . . zur einen, und wir Passagiere zur andern Seite, nehmen an, und verpflichten uns hiemit wie Leute von Ehre.

Für's erste: Wir Passagiere, um mit oben gemeldtem Capitain . . . unsere Reise von hier anzunehmen nach Philadelphia, in Nord-Amerika; uns während der Reise still, und wie gute Passagiere verpflichtet sind, zu betragen, und mit der hier unten gemeldeten, zwischen dem Capitain und uns übereingekommenen Speisen vollkommen zufrieden zu seyn, und in Ansehung des Wassers und weitem Provision, wenn es die Nothwendigkeit durch widrigen Wind oder lange Reise erfordert, zu schicken nach den Maaßregeln, so der Capitain nothwendig finden wird.

Zum andern nehmen wir an, unsere Fracht auf folgende Condition zu bezahlen:

Die, so im Stande sind selbige in Amsterdam zu bezahlen, geben, eine Person, es sey Mann oder Weib, hundert siebenzig Gulden	170
Kinder unter 4 Jahre alt, sind frey.	
Von 4 bis unter 14 Jahren, zahlen fünf und achtzig Gulden	85
Von 14 Jahren und älter, zahlen hundert und siebenzig Gulden	170
Die, so hier nicht bezahlen können, und in Philadelphia bezahlen wollen, geben, es sey Mann oder Weib, hundert und neunzig Gulden	190
Kinder unter vier Jahren sind frey.	
Von 4 bis unter 14 Jahren zahlen fünf und neunzig Gulden	95

Von 14 Jahren und ältere, zahlen hundert und neun-
zig Gulden 190

Die, so ihre Fracht in Amerika zahlen, sollen gehalten seyn, selbige in 10 Tagen nach Ankunft beyzubringen. Keinem Passagier soll erlaubt seyn, ohne Vorwissen des Capitains in Amerika vom Schiff zu gehen, und besonders solche, so ihre Fracht noch nicht bezahlt haben. Sollte einer der Passagiers auf der Reise mit Tod abgehen, so soll die Familie eines solchen, wann er von hier aus über die Halbscheid des Weges stirbt, verpflichtet seyn, seine Fracht zu bezahlen, stirbt er aber auf dieser Seite des Halbweges, soll der Verlust für Rechnung des Capitains seyn.

Dahingegen verpflichte ich Capitain N. N. mich, die hierunten gezeichneten Passagiers von hier getreulich (wenn Gott mir eine glückliche Reise giebt) überzuführen nach Philadelphia in Nordamerika, ihnen die nöthige Bequemlichkeit im Schiff machen, und ferner zu versehen mit den am Fuß dieser gemeldten Speisen, für welche Ueberfahrt mir die obengemeldte Fracht muß bezahlt werden, und wofür täglich unter denen Passagiers soll ausgetheilt werden, nemlich einer ganzen Fracht, eine halbe aber in Proportion, und Kinder nichts.

Sonntags, ein Pfd. Rindfleisch mit Gersten, 2 Suppen für 5 Frachten.

Montags, ein Pfd. Mehl u. ein Pfd. Butter für die ganze Woche.

Dienstags, ein halb Pfd. Speck mit Erbsen gekocht, 3 Suppen für 5 Frachten.

Mittwochs, ein Pfd. Mehl.

Donnerstags, ein Pfd. Rindfleisch mit Erdäpfel. Ein Viertel Faß für 5 Frachten.

Freytags, ein halb Pfd. Reis.

Samstags, ein halb Pfd. Speck mit Erbsen, drey Suppen für 5 Frachten; ein Pfd. Käs und 6 Pfd. Brod für die ganze Woche.

Ein Maas Bier und ein Maas Wasser per Tag. Da das Bier sauer wird, und für die Gesundheit der Passagiere

äußerst schädlich ist, so wird nur für einen Theil der Reise Bier mitgenommen, und wenn dieses aus ist, doppelt Portion Wasser gereicht. Die Halbscheid des Wassers muß zum Kochen hergegeben werden. Auch soll Essig auf dem Schiff mitgeschickt werden, nicht allein dasselbige reinlich zu halten, um allezeit gute und frische Luft zu machen, sondern auch besonders zur Erquickung der Leute.

Wir versprechen obengemeldtem allem nachzukommen, und verbinden zu dem Ende unsere Person und Güter wie nach Rechten.»

Zu beachten ist, daß der Speisezettel von 1816 genau derselbe war wie jener aus dem Jahre 1804.

* * *

Endlich lag das alte Europa hinter den Auswanderern. Man fuhr mit mehr oder weniger hochgespannten Erwartungen und Hoffnungen über das «große Wasser» der Neuen Welt entgegen. Vorerst hatte man allerdings noch die Gefahren und Mühseligkeiten der langen Meerfahrt zu überwinden. Sie waren nicht klein. Wir haben Kunde von zahlreichen Schiffsunfällen aller Art. So starben von den 350 Personen, meistens Schweizern, die sich am 8. Mai 1817 auf der «Hoffnung» eingeschifft hatten, aus Mangel an Lebensmitteln und Arzneien, die der unmenschliche Kapitän aus Gewinnsucht anzuschaffen unterlassen hatte, 44 Erwachsene und 40 Kinder. Am 5. September desselben Jahres wurde ein holländisches Schiff mit mehreren hundert deutschen Auswanderern durch den Sturm in der Gegend von Schottland elend zugerichtet und schließlich an die norwegische Küste getrieben. Unter den Passagieren befanden sich auch Schweizer.

Wir gewinnen ein genaues Bild vom Verlauf einer Amerikafahrt, wenn wir den Tagebuchnotizen eines Auswanderers folgen. Es handelt sich um das bereits erwähnte große dreimastige Schiff, das Ende Mai 1804 von Amsterdam in See stach.

«Den 28. lichteten wir die Anker und kamen Nachmittags um 2 Uhr beym Texel an, allwo der General-Paß unterschrieben werden mußte. Den 29., 30. und 31. blieben wir vor Anker und warteten immer noch auf guten Wind zum Auslaufen.

Den 3. noch immer auf der gleichen Stelle — erst Abends um 8 Uhr erhielten wir endlich guten Wind, aber schwach. Wir lichteten die Anker und fingen in Gottes Namen an in die offenbare See zu stechen, und kamen glücklich durch die Meerenge zwischen Helder und Texel, wo sonst bey widrigem Wind wegen den vielen verborgenen Felsen und Sandbänken unmöglich ist durchzukommen. Nachts 9½ Uhr stießen wir auf ein englisches Kriegsschiff, das uns gleich in einer Chaluppe 6 Mann und 1 Officier zuschickte, so den Paß visitirten, die Schiffsladung betrachteten und gleich wieder fortgiengen, indem sie uns glückliche Reise wünschten.

Den 4., 5. u. 6., wir waren zwischen Frankreich und England im sogenannten Kanal. Auch hörten wir von den französischen Küsten her stark kanonieren.

Den 7. u. 8. Ungestümer widriger Wind. Des Nachts zerbrach uns ein Eisenband an dem Steuerruder, wurde aber sogleich ausgebessert.

Den 9. Der Wind wurde immer heftiger. Er trieb uns ganz wieder zurück zwischen Dover und Calais, wir konnten nur laviieren. Auch hat man wegen ungünstigen Windes nicht kochen können.

Den 10. u. 11. Guter Wind.

Den 12.—16. Meistens Gegenwind und Windstille.

Den 18. kamen wir mitten unter eine ganze englische Flotte. Ein Officier kam auf unser Schiff, visitirte unsern Paß, gieng aber gleich wieder fort und wünschte uns glückliche Reise. Wir verließen den Kanal.

Den 19.—21. Gegenwind, Nebel.

Den 23. Guter Wind. Mittags um 1 Uhr stieß ein spanisches Schiff zu uns. Der Kapitän kam zu uns selbst an Bord und sprach mit dem Unsrigen. Er hat auch um etwas

Proviand angehalten. Da wir aber viel Reisende an Bord und eine lange Reise vor uns hatten, so hat es ihm unser Capitän, wie wohl ungern, abgeschlagen.

Den 25. Wir hatten seit einigen Tagen guten Wind. Heute wurden wir von einem englischen Schiff verfolgt, welches uns endlich Abends erreichte und durch Zeichen zu verstehen gab, still zu halten. Dann kam ein Officier zu uns an Bord, visitirte unsern Paß und ließ uns wieder fahren.

Den 27. Immer guter Wind. Diesen Morgen schon um 3 Uhr fing uns eine englische Flotte auf. Die Engländer glaubten nach ihrer eignen Aussage, wir seyen Franzosen, und wollten uns so zum Frühstück nehmen. Sobald sie uns wahrnahmen, gaben sie uns durch einen Kanonenschuß das Zeichen zum halten; und da es nicht plötzlich geschehen konnte, donnerten noch gleich zwey herzhaftes Schüsse hinten her. Unser Capitän ließ alsbald die Schiffsflagge aufziehen, die Segel streichen und das Schiff in Wind stellen. Drey Officier kamen zu uns unsern Paß zu visiren.

Den 2. Juli. Wir hatten in den letzten Tagen des vorigen Monats immer trefflichen Wind. Der Capitän sagte, wir wären schon über die Hälfte Wegs. Es war aber immer neblig, kühl und regnerisch.

Den 3. Dieser war für uns ein denkwürdiger Tag. Außer daß uns während der Reise viele Kinder an den Blattern gestorben waren, hatten wir weiter keine Unfälle gehabt. Viele von der Reisegesellschaft glaubten demnach die Reise so gut als vollendet. Andere träumten sich auf dem Verdecke schon das erwünschte Land erblickt zu haben (obwohl mir der Capitän sagte, daß wir noch 400 Meilen davon entfernt seyen); noch andere befanden sich auf dem Schiffe so sicher und schienen mit dem tückischen Meere so vertraut zu seyn, daß sie sogar wünschten, um die ganze Welt herumsegeln zu können. Aber thörichte Menschen! hieß es im Buche des Schicksals geschrieben — auch ihr sollt das Widrige, ja das Schreckliche erfahren,

das gewöhnlich mit einer solchen Reise verbunden zu seyn pflegt — plötzlich erhob sich ein ungestümer Wind. Es ward Nacht. Ein ungeheures Krachen, als gieng das Schiff in tausend Trümmern auseinander, weckte uns Mitternachts aus dem Schlafe. Alle drey Mastbäume, samt dem Thauwerk waren über das Verdeck hin niedergestürzt.

Es war nemlich die ganze Nacht hindurch ungestümer Wind. Der Steuermann, der die Nachmitternacht-Wache hätte halten sollen, hatte sich bey schlechten Dirnen auf dem Schiffe verweilt, und auf Wind und Segel nicht gehörig acht gegeben. Während dieser Zeit hatte sich am Mittelmast ein Seil gelöst mit welchem der Mastbaum befestigt war. Ein Matrose der es wahrgenommen, stieg eilends auf den Mastbaum, konnte aber das Seil nicht mehr erreichen, und stürzte bald samt allen drei Masten über Bord in die Wogen des Meers. Ein zweiter Matrose, der dieß sahe, stürzte sich auf der Stelle ebenfalls ins Meer, um seinen Kameraden zu retten, und beyde kamen glücklich wieder ans Schiff, ohne weiter beschädigt worden zu seyn.

Was wir bey diesem schauerhaften Anblick empfunden haben, ist unbeschreiblich. Selbst der Capitän schien anfangs ernstlich bestürzt zu seyn, bis er die wahre Lage unsers Zustandes durchgesehn hatte. — Alle jene, welche noch vor wenigen Stunden scherzend von den nicht möglichen Widerwärtigkeiten, die unsrer Reise bevorstehen könnten, geredet hatten, kämpften nun unter dem gräßlichsten Geheul mit der Verzweiflung, als ob keine Hoffnung mehr wäre. Allein unser unerschrockene Capitän flößte den Matrosen Muth ein. Die Arbeit wurde frisch angegriffen und alles aus dem Wasser auf das Verdeck gezogen. Gegen Tag begann das Meer etwas wild und stürmisch zu werden, so daß man auf dem Verdeck fast gar nicht arbeiten konnte, indem das Schiff ohne Masten dem Spiel der Meereswellen preisgegeben war, hin und her taumelte, und bald auf dieser, bald auf jener Seite stand.

Viele zweifelten an Rettung. Sie wurden aber von den Matrosen nur verlacht und verspottet. Dieß wirkte. Die Ruhe ward größtentheils wieder hergestellt, so daß bey nahe jeder, der nur arbeiten konnte, seine Hände freywillig darzu both. Das Steuerruder wurde nun festgebunden. Gegen 10 Uhr wurde das Meer stiller. Es wurde ernstlich gearbeitet. Der hintere Mast hatte die Passagierküche ganz niedergedrückt, so daß man nicht kochen konnte. Bis in die Nacht hinein wurde daran gearbeitet, um sie wieder in Stand zu bringen, um kochen zu können. Nunmehr wurde jeder von der Gewißheit überzeugt, daß wir weder zu Wasser noch zu Land keinem über uns verhängten Unglück zu entweichen im Stande sind, so wie wir uns auch überzeugt sahen, daß Arbeit, Muth und Entschlossenheit weit bessere Mittel sind, um drohende Gefahr von sich abzuwenden, als Seufzen, Jammern, Klagen und die Hände ringen.

Den 4. u. 5. Es war sehr rauh und kalt. Alles arbeitete mit Nachdruck am Schiff. Es war immer etwas ungestümer Wind, welcher uns stark gegen Norden trieb, so daß wir ziemliche Kälte verspürten. Ein Schiff kam von Ferne auf uns zu; da es aber unsere Lage mochte gesehen haben, kehrte es wieder um und fuhr seinen Weg fort.

Den 6. Widerwind und kalt. Alles war noch voller Tätigkeit das Schiff wieder in Stand zu stellen, als Morgens um 6 Uhr ein amerikanisches Schiff von Boston auf uns stieß, Namens Washington. Dessen Capitän war ein sehr menschenfreundlicher Mann, der sich sehr teilnehmend bey unserm Schicksal zeigte. Da zu vermuthen war, daß unser Schiff furohin nicht mehr im Stande seyn werde, seine Station in gehöriger Zeit zu machen, weil die Masten ihre gehörige Größe nicht mehr hatten, und dadurch unsere Reise verlängert würde, so gab uns dieser Capitän gleich ohnentgeldlich 2 Faß Wein, 2 Faß Zwieback, 1 Faß gesalzenes Rindfleisch, 1 Faß Schweinefleisch und einen frischgeschlachteten Hammel. Um 9 Uhr gleichen Morgens stieß auch eine englische Brigg auf uns, welche auch von Boston

kam und vor 19 Tagen ausgelaufen war. Auch diese both uns Mundvorrath an, da aber die See etwas unruhiger war, so getraute sich niemand mit einer geladenen Schaluppe von einem Schiff zu dem andern zu fahren, und wir mußten das gütige Anerbieten ausschlagen.»

Wir übergehen die nächsten Tage und folgen dem Tagebuch wieder am

«22. Juli. Windstill, warm und gewaltiger Regen. Zu bemerken ist, daß seit dem die Maste gebrochen, den Passagiers an Wasser und auch an verschiedenen andern Viktualien etwas abgebrochen wurde, indem man nicht wissen konnte, wie lange wir noch zur See bleiben müßten. Und auch da hat die Vorsehung so merklich für uns gesorgt, daß wir bey diesen Regentagen beträchtlich viel Regenwasser haben sammeln können, welches uns wohl zu statten kam. Auch haben wir heute nur mit 3 dazu eingerichteten Angelschnüren über 100 Kallfische gefangen, wovon jeder bey 40 Pfund und darüber gewogen, so wie auch einen Fisch, welcher über 50 Pfund gewogen hat, welche alle sehr gut zu essen sind. An Zwieback hatten wir keinen Mangel, und so war alles wieder getrost und dankte dem Allmächtigen für so wunderbare Vorsorge und Schutz. Abends kam ein sehr guter Wind; schön und warm Wetter.

Den 23. Mittelguter Wind. Diesen Mittag verließen wir den Fischbank (wo wir seit zwei Tagen weilten). Der Capitän ließ auch den Anfang machen in der Cajütte das Wasser auszuthellen, welches bis dahin nicht geschehen war; an andern Viktualien erlitten wir aber keine Schmälerung. Diesen Morgen um 2 Uhr sind wir wieder auf ein Fischer-Schiff gestoßen.

Den 28. Mittelwind und helles Wetter; viele kleine Wallfische kamen an das Schiff von ungefähr 15—20 Centner. Wir hatten einen mit der Harpune gestochen aber nicht bekommen; sein Blut färbte einen großen Strich in der See roth.

Den 1. August. Warmer Regen. Es wurde viel Wasser

gesammelt. Wir hatten einen sehr großen und guten Fisch mit der Harpune gestochen, er hat über 200 Pfund gewogen; es wurde alles damit bewirthet.

Den 2. Beynahe windstill. Zwey—vier Meilen in der Stunde gemacht. Abends um 4 Uhr traf ein amerikanisches Schiff auf uns. Da der menschenfreundliche Capitän bemerkte, daß unsre Masten nicht die gehörige Höhe hatten, ließ er sich unsers Schicksals erkundigen und schickte uns ohnentgeltlich 2 Faß Rindfleisch, 1 Faß Zwieback und einige Centner gedörrtes Schweinen-Fleisch, eine Chaluppe mit Brennholz und einen obern Mast.

Den 13. Mittags um 1 Uhr kam ein kleines Schifflein auf uns zu, welches, wie wir nachher erfuhren, den Küsten nachstreicht, die ankommenden Schiffe zu entdecken. Diese brachten uns einen Lotzmann oder Pilot, um uns den Weg zu zeigen. Und dieser willkommene Mann brachte uns die Nachricht, daß er vor 2 Stunden noch an Land gewesen sey. Um 2½ Uhr hatten wir auch wirklich das Vergnügen Land zu erblicken, welches für uns sämtlich ein wahrhaft entzückender Anblick war. So kamen wir noch bis Abends ein gut Stück in die Delaware-Bay und legten vor Anker.

Den 14. war angenehmes Wetter und wir segelten zwischen den Kaps Herlopen und May, welche zu beyden Seiten den Eingang der Bay ausmachen, hindurch.

Den 15. lichteten wir bey lieblich-schönem Wetter schon Morgens um 6 Uhr die Anker, es war aber bereits windstill; wir mußten daher wieder die Anker legen. Wir hatten aber keine lange Weile mehr, da unsre Augen sich an den schönen Aussichten nach den Meyerhöfen, zierlichen Viehherden, Feldern und Waldungen ergötzen konnten. Man brachte uns von einer nahen Pflanzung in einem Schifflein Erfrischungen aller Art, als Milch, welche uns sehr willkommen war, Aepfel, Birnen, Pfirsiche und anderes mehr, welches sie mit großer Freude und Wohlgefühl unter die Passagiers austheilten. Wer zahlen wollte, wurde billig gehalten, die übrigen bekamen umsonst.

Gegen Mittag erreichten wir Neu-Castle, von wo uns gleich auf einer Chaluppe ein Officier entgegen kam, welchem der Capitän den General-Paß weisen und die Schiffsladung deklarieren mußte. Gegen Abend erreichten wir das Lazareth, welches noch drei Stunden von Philadelphia ist, und legten Anker, weil wir da der Gesundheit wegen visitirt wurden.

Den 16. Der Capitän und ein Gesundheits-Beamter, der immer ein graduirter Arzt ist, kamen uns zu visitiren. Wir mußten warten, bis Rapport auf Philadelphia gemacht war, indem man dort des gelben Fiebers wegen sehr in Sorgen stuhnd, und von welchem hin und wieder sehr ungünstige Nachricht eingekommen seyn sollte.

Den 17. wurden uns von mehreren Meyereien frische Lebensmittel auf das Schiff gebracht. Endlich erhielten wir die ungünstige Nachricht von Philadelphia, daß das Schiff vor dem 1. November nicht einlaufen dürfe, und die Passagiers im Lazareth 35 Tage Quarantaine halten müssen, bevor sie in die Stadt dürfen. Wie quälend war es nicht für uns, nachdem wir so manche Woche auf dem Ocean umhergetrieben worden, dem Ufer so nahe zu seyn und es doch nicht betreten zu dürfen.

Den 18. brachte man das Schiff an die Werfte, die Passagiers sollten ins Lazareth, welches in einem gemauerten Hofe von 7—8 Jucharten ist. Die Cajütten-Passagiers blieben noch auf dem Schiff.

Den 20. wurde uns allen die wir noch im Schiffe waren befohlen, uns in das Lazareth zu begeben; Bettwerk und Lebensmittel durften wir aber nicht vom Schiffe nehmen. Meine Familie und ich nebst Herrn E. giengen gleich zum Verwalter des Lazareths, und blieben bey ihm an der Kost, die Person des Tags für $\frac{3}{4}$ Dollars. Zwar hätten wir unsere Schiffskost noch immer beziehen können; allein jedermann trug Verlangen nach etwas frischem, so daß die meisten selbige dem Capitän schenkten; und so sind wir nun, dem Höchsten sey Dank, einer äußerst unangenehmen und gefährlichen Seereise glücklich entronnen; und was die lieben

Meinigen und mich betrifft, alle gesund und wohl angekommen.

Den 26. kamen viele Liebhaber, die Leute aufzunehmen, die ihre Fracht und Schulden nicht bezahlen konnten.

Den 27. wurde beynahe alles verdungen, was die Ueberfahrt nicht bezahlt hatte. Merkwürdig schien es mir, daß mehr auf Weibspersonen als auf Mannsbilder gesehen wurde — und vorzüglich stritt man sich um die Kinder von 8, 10—12 Jahren.

Den 28. mußten wir dem Capitän vom Lazareth schwören, daß in unsern Kisten und Coffern nichts als Kleider und Hausgeräthe zu eigenem Gebrauch sey. Alsdann konnten wir alles vom Schiff nehmen. Zwar wurden einige Kisten geöffnet; da selbige aber kein Kaufmannsguth enthielten, welches 8, 12 bis 20 Procent Einfuhr bezahlen muß, so war man zufrieden, und wir konnten alles fortnehmen.

Den 2. September. Diesen Morgen haben wir nun in Begleitung mehrerer Familien um 9 Uhr das Lazareth wirklich verlassen und fuhren ab.

Den 17. verließen wir Philadelphia.»

Der Tagebuchschreiber hatte gleich nach seiner Ankunft im Lazareth Verhandlungen wegen Landankauf aufgenommen, «etliche neunzig Stunden oder ungefähr 290 Meilen von Philadelphia». Jetzt dinge er zusammen mit 15 andern Familien Fuhrwerke, um die neue Heimat zu erreichen.

* * *

Kolumbus mochte kaum sehnlischer nach Land ausgeschaut haben als die Auswanderer, wenn sie nach wochen-, ja monatelanger schwerer Fahrt sich der Küste Amerikas näherten.

«Ist gleich unsre Reis beschwerlich
Bis in Nordamerika,
So ist dessen End doch herrlich,
Bald sind wir demselben nah.»

So heißt es in einem Auswanderungslied aus dem Jahre 1804. Doch in Amerika, dem verheißungsvollen Ziele, hör-

ten die Sorgen nicht auf. Der oben angeführte Tagebuchschreiber war ein Kajütenpassagier; er verfügte über genügend Mittel, um sofort ins Innere des Landes ziehen und dort Grund und Boden erwerben zu können. Er weist in einer kurzen Notiz auf das Schicksal derjenigen hin, die ihre Ueberfahrt nicht hatten zahlen können.

Der Baselbieter Schulmeister, der ebenfalls im Jahre 1804 nach Amerika auswanderte und der seine Ueberfahrt nicht bezahlen konnte, schreibt in einem Briefe vom 28. Wintermonat aus Philadelphia:

«Den zehnten Herbstmonats sind wir wieder (vom Lazareth) nach Philadelphia eingeschifft worden. Wie wir bey der Stadt ankamen, hielte man uns so lange auf, bis die Pächter kamen, die Ueberfahrt für uns zu bezahlen. Mein Töchterlein kam zu einem angesehenen Herrn in der Stadt und ist gut untergebracht worden. Seine Fracht kostete 36 Thaler, und seine Dienstzeit ist auf 6 Jahre bestimmt. Es erhält die nöthigen Kleider, und wann seine Dienstjahre vorbey sind, soll ihm sein Herr noch ein neues Kleid geben. Den 24. Herbstmonat wurden meine Frau und ich 5 Stunden von der Stadt angebracht, und müssen drey und ein halbes Jahr Dienste thun. Unsere Fracht belief sich auf 448 Pfund Basler-Geld. Meine Stelle, die mir angewiesen ist, gefällt mir nicht übel. Während meiner Dienstzeit soll mir mein Herr 2 neue Kleider anschaffen, und wann sie vollendet ist, mir 65 Thaler bezahlen. Ich habe 6 Pferde, 4 Kühe, 14 Schweine und 40 Schafe zu besorgen und nebenbey noch Landarbeiten zu verrichten. Das Loos ist mir nicht auf das schlimmste gefallen.»

Nicht alle konnten mit ihrem Los so zufrieden sein wie der Schreiber dieses Briefes. Der eine und andere mochte zu denen gehören, von denen zu Beginn des Jahres 1817 im «Schweizer-Boten» gesagt wurde: «Manche, die in Amerika sind und herschreiben, machen Windbeutelei und Großprahlerei, um sich von den in der Schweiz Geblienen nicht als Dummköpfe auslachen zu lassen, weil man sie dort oft vergebens warnte.»

Ein Augenzeuge berichtet von seinen Beobachtungen, die er im Herbst 1804 machte, als ein Schiff bei Philadelphia landete, das «viele Auswanderer aus der Schweiz, meistens aus dem Kanton Basel» herübergebracht hatte. Es war einer der Transporte, die in den angeführten Briefen beschrieben werden.

«Diejenigen, so ihre Ueberfahrt bezahlt hatten, begaben sich fort. Die Unglücklichen aber, welche die Ueberfahrt 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. Denn wir trafen darunter sehr betrogene und traurige Menschen an. — Vielleicht steht hier eine Bemerkung um ihrer Folgen willen am rechten Platz. Wie sehr es gewagt sei, ohne vollkommen bezahlte Ueberfahrt und Lebensunterhalt nach Amerika zu wandern und sich auf Abverdienen dem Kapitän anzuvertrauen, erhellt dann, wenn man weiß, daß dies der Schiffskapitäne eigentlicher Handel ist, in welchem sie ihre Kosten und großen Nutzen suchen, und gewiß sich um das kommende Wohl und Weh nicht bekümmern können noch wollen. Darum ist bei jeder Ankunft einer solchen weißen Menschenladung, welche nicht ganz frei kommen, ein Verkauf eine sehr traurige, allein in dieser Lage sehr notwendige Sache, wo jede Person bis auf die kleinsten Kinder verkauft wird, und nach ausgehaltenen Dienstjahren wieder frei handeln kann. Da kann man es oft recht gut, allein auch im Gegensatz sehr übel treffen, und wehe denen, wozu es gar keine Käufer gibt. Ich habe bei obigem Anlaß mehreren Verkäufen zugesehen, und will nur ein einziges Beispiel anführen. Es war ein Kind von dreizehn Jahren aus dem Kanton Basel, für welches zwölf Louis d'or bezahlt ward, um zwei Jahre als Wärterin eines noch kleinern Kindes zu dienen; nach dieser Zeit ist dasselbe

wieder frei geworden. Beim Verkauf der Kinder herrscht der Grundsatz, daß wann junge, auch ganz minderjährige Kinder unbedingt verkauft werden, so sind selbige in dem 21. Jahr gesetzlich frei, und kann jedes nach freiem Willen handeln. Es war eine Tochter, welche an einen sehr guten Platz kam, wo man auch für ihre Erziehung sorgte. Man ließ ihr nach Landesgebrauch die Haare abschneiden und gab ihr neue Kleider, welcher reinliche Anzug ihr wohl gefiel, und worüber ihre Eltern bei dem ersten Besuch sehr erstaunt waren; sie hatte ein glückliches Loos. Nicht so ihre Eltern. Der Vater war alt und hatte ein übles Aussehen. Er hätte wahrscheinlich in seinem Vaterlande wenig Käufer gefunden. Sie kamen nach einigen Tagen, ihr Kind zu besuchen und um einige Nahrung zu bitten. Endlich geschah der Verkauf, aber tief in das Innere des Landes. Wie wenig mögen sie noch zu Hause gedacht haben, also getrennt zu werden, um einander nicht mehr zu sehen! — Mit der andern Ladung, bei der die Anzahl auf 180 ging, hatte es meistens eine bessere Bewandtnis. Selbige hatten größtenteils ihre Ueberfahrt bezahlt und brachten zu ihrer neuen Ansiedlung eine große Summe Geldes mit. Sie zogen fröhlich nach ihrer neuen Bestimmung, da sie von Mitlandsleuten, so früher auswanderten, berufen wurden, um zusammen ruhig und glücklich leben zu können.»

Der Kauf der «Redemptionisten», so hießen diese Auswanderer, ging in geschäftlichen Formen vor sich. Die Käufer suchten sich passende Leute, akkordierten mit ihnen auf Jahr und Tag, führten sie zum Kaufherrn, bezahlten die Fracht und die Schulden und ließen sich die Gekauften von der Obrigkeit durch ein schriftliches Dokument für bestimmte Zeit als ihr Eigentum verbinden. In den Zeitungen fanden sich Anzeigen, die oft in taktloser Weise zwischen Redemptionisten und Sklaven kaum unterschieden: «Zu verkaufen eine tüchtige Dienstmagd, die noch drei und ein halbes Jahr zu dienen hat. Sie ist eine gute Spinnerin.» «Deutsche Leute. Es sind noch 50—60 deutsche Leute, welche neulich von Deutschland hier an-

gekommen sind, vorhanden, so bei der Wittve Kreiderin im goldenen Schwanen logiren. Darunter sind zwei Schulmeister, Handwerksleute, Bauern, auch artige Kinder, sowohl Knaben als Mädchen. Sie möchten für ihre Fracht dienen.» — Nach Ansicht von A. B. Faust in «The German Element in the United States» hatte das System der Redemption (Loskaufung, Auslösung) trotz allen Mißbräuchen doch auch sein Gutes. Zweifellos ist ihm die rasche Zunahme der Bevölkerung zu verdanken, da dieses System die Auswanderung von Zehntausenden Heimatmüder ermöglichte, die sonst aus Mangel an Mitteln nicht dazu imstande gewesen wären. Häufig war auch die Dienstzeit eine gute Schule. — Damit sei diese Skizze, in der die Amerikareise dargestellt werden sollte, abgeschlossen. Die interessante Frage nach dem weitem Ergehen der Auswanderer, die vornehmlich an Hand ihrer Briefe beantwortet werden könnte, gehört nicht mehr zu unserer Aufgabe.

Quellen:

Staatsarchiv Basel:

- Auswanderung. A: Allgemeines und Einzelnes 1801—1818.
- Mandate.
- Protokolle des Kleinen Rats.
- Dreizehner Rats Protokoll.

Briefe aus Amerika von einem Basler Landmann an seine Freunde in der Schweiz. Aarau und Basel 1806. (Bild: Vorstellung der Abfahrt von Basel der Auswanderer nach Amerika zu Ende May 1805.)

Faust, A. B. The German Element in the United States, Boston u. New York 1909.

Faust, A. B. Guide to the Materials for American History in Swiss and Austrian Archives, Washington 1916.

Mötteli, H. Die schweizerische Auswanderung nach Nordamerika, Diss. Zürich 1920.

Steinach, A. Geschichte und Leben der Schweizerischen Kolonien in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, New-York 1885.

Zwei Auswanderungs-Lieder für die in Amerika ziehenden Landleute aus dem Kanton Basel aufgesetzt von einem ihrer Reisegefährten. 1803.

Abschiedslied der nach America reisenden Landleuten des Cantons Basel, 1804.

Baslerische Mittheilungen 1829 und 1830.

Der aufrichtige und wohlverfahrene Schweizerbote, Aarau 1816 u. 1817.