

Ellis Island Eine Ausstellung stellt historische und zeitgenössische Figuren mit Schweizer Wurzeln vor

Schweizer Migranten in Amerika

Kein Ereignis hat den Pioniergeist der Europäer und Europäerinnen dermassen angestachelt wie die «Entdeckung» Amerikas.

Ines Anselmi

Unter den Legionen von Einwanderern, die dem Ruf von Freiheit, Abenteuer und unbegrenzten Möglichkeiten gefolgt sind, befanden sich auch Schweizer. Wie gelangten sie in die Neue Welt? Wie wurden sie aufgenommen? Wie sah ihr Alltag aus? Eine Ausstellung auf Ellis Island in New York widmet sich dem Thema.

Die um 1488 geglückte Umschiffung Afrikas, die Erschliessung Asiens auf dem Seeweg, vor allem aber die Entdeckung eines den Europäern unbekanntes Doppelkontinentes jenseits des Atlantik ab 1492 löste einen gigantischen Expansionsprozess aus. Gegen 70 Millionen Menschen europäischer Herkunft strömten in die neuen Kontinente, darunter auch Schweizer.

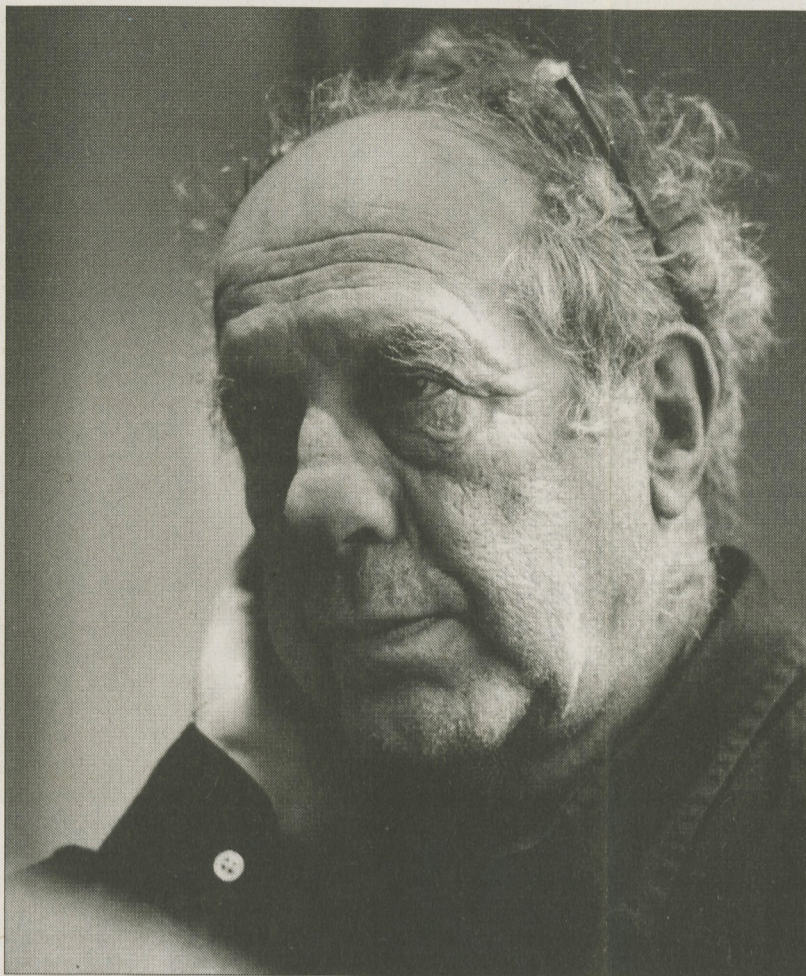
Bis 1790 hatten sich etwa 25 000 Schweizer an der nordamerikanischen Ostküste angesiedelt, vor allem in Pennsylvania und South Carolina. Nochmals so viele sind zwischen 1790 und 1860 eingewandert. Neue Zielgebiete waren Indiana, Ohio, Illinois, Wisconsin und Kalifornien. Noch heute tragen zahlreiche Ortschaften Schweizer Namen.

Auch in den grossen Städten liessen sich Schweizer nieder. Im Jahre 1890 zählte man 6355 Schweizer in New York City, 2262 in Chicago und 1696 in San Francisco. Um 1920 herum erreichte die schweizerische Präsenz mit nahezu 400 000 Personen – über die Hälfte in Amerika geboren – ihren zahlenmässigen Höhepunkt.

Monatelange Schifffahrt

Wie strapaziös die Reise über den Atlantik früher war und wie viele Passagiere dabei an Typhus, Pocken, Cholera oder einem andern «Schiffs-Fieber» verstarben, ist heute kaum mehr vorstellbar. Allein die Anreise nach Liverpool, Le Havre, Nieuwediep oder andere Hafenstädte am Atlantik war mit vielen Hindernissen und langen Wartezeiten verbunden, ganz zu schweigen von der Mühsal der Überfahrt per Segelschiff, die nicht selten mehrere Monate dauerte. So hielt Joggi Thommen, Conestoga Pennsylvania, 1736 fest: «Wir haben fast alle Kranckheiten müssen ausstehen auf dem Meer. Es geht sehr unlustig zu in Essen und Trincken. Und die Schiffeleuth halten nicht, was sie versprochen. Man muss sich selbs versehen mit Brot, Wein, Mähl, dürrum Zeug und Zucker. (...) Ich darff Niemand rathen zu kommen, wegen denen vielen Anstössen auf der Rayss.»

Technische Erfindungen ermöglichten im 19. Jahrhundert zunehmend schnelleres und bequemerer Reisen. 1864 fuhr die Eisenbahn in 40 Stunden von Basel nach Le Havre – früher brauchten Reisende für diese Strecke 20 bis 25 Tage. Eine auf den Personentransport spezialisierte neue Bauweise der



Der Fotograf und Filmemacher Robert Frank erlangte mit seinem 1958 veröffentlichten Fotoessay «The Americans» Kultstatus. Er ist in Zürich aufgewachsen. (Werner Gädli)

Ozeandampfer verdrängte nach 1870 die Segelschiffe mehr und mehr. 1880 betrug die Fahrt über den Atlantik nur noch ungefähr 8 Tage, 1900 noch 5 bis 6 Tage. Nicht nur die Fahrzeit verkürzte sich, auch Hygiene und Verpflegung wurden besser, Schlaf- und Essquartiere geräumiger, das Leben an Bord ganz allgemein immer angenehmer, zumindest für die Passagiere der 1. und 2. Klasse. Die Zwischendeckpassagiere mussten sich noch bis zur Jahrhundertwende mit überfüllten, stickigen und dunklen Räumen begnügen.

Kaum aktuelle Nachrichten

Zwischen dem Versand eines Briefes aus Amerika in die Schweiz und dem Erhalt einer Antwort konnten fast zwei Jahre vergehen. Wer aufgrund einer hoffnungsvollen Nachricht in die Neue Welt reiste, traf vielleicht ganz andere als die im Brief geschilderten Umstände an. Hie und da griffen die Behörden ein. Um 1752 ermächtigte der Berner Stadtrat die Polizei, Briefe aus Amerika zu öffnen und abzuschreiben, bevor man sie den Empfängern zustellte. Zur Abschreckung Auswanderungswilliger wurden schlechte Nachrichten manchmal im Kalender abgedruckt, etwa ein nicht namentlich gezeichneter Brief aus Pennsylvania im «Hinckenden Bott» 1753: «Auch ist dieses Land nicht so gut wie die Neuländer (Werber) gesagt haben. Was gut ist, ist schon bewohnt, und im übrigen alles theuer im Preiss: denn man gibt einem eben so wenig etwas umsonst als in der Schweiz. Wer in seinem Heymath nichts nutzt ist, wird hier in Pensylvanien noch schlimmer; es hat aber Gute und Böse unter uns.»

Dass nur Arme nach Amerika auswanderten, ist ein Klischee, es entspricht nicht den Tatsachen. Leute aus allen Ständen und sozialen Schichten zog es in die Neue Welt. Die meisten blieben unbekannt. Einige wurden berühmt, etwa die Sterbeforscherin Elisabeth Kübler-Ross, der Autopionier Louis Chevrolet oder der Ingenieur Othmar Ammann, der in New York nicht nur fünf Brücken gebaut, sondern gleichzeitig ein neues Verkehrskonzept für das Auto entwickelt und so das Stadtbild entscheidend geprägt hat.

Vielfältige Gründe führten zur Auswanderung. Die sprunghafte Zunahme der Auswanderung aus dem Glarnerland nach 1840 etwa hängt mit der Industrialisierung zusammen. Maschinell gewebte Textilien aus England überschwemmen den Markt und liessen die Handweberei im hinteren Tal zusammenbrechen. Glarner Auswanderer legten im Jahre 1845 noch die ganze Strecke über Linthkanal, Zürichsee, Limmat, Rhein, Nordsee und Atlantik bis nach Baltimore auf dem Wasserweg zurück, was aus heutiger Sicht bemerkenswert ist.

Nicht alle Einwanderer suchten in den USA eine neue Heimat. Etwa jeder Dritte kehrte wieder ins Herkunftsland zurück. Viele kamen in der Hoffnung auf lukrative Arbeit und schnellen Gewinn, der eine sorgenfreie Zukunft in der Heimat ermöglichen sollte. Wer vom Krieg gezeichnet aus dem Soldatendienst heimkehrte, genoss wenig Ansehen. «So eine alte Kriegsgurgel hat das Arbeiten verlernt», notierte der «Schweizer Bote» 1824 verächtlich.

American Royal Regiment

Nicht nur Bauern wanderten in die neuen Kolonien aus. Auch Handwerker, Kaufleute, Angehörige religiöser Orden und Militärs übersiedelten nach Amerika.

Die Ankömmlinge aus der Schweiz schlugen sich mit den verschiedensten Beschäftigungen durch. Sie stellten Werkzeuge her, arbeiteten als Schuster, Schreiner, Gerber, Mägde, Kindermädchen, Gastwirte, Bäcker; sie wuschen Gold in den Flüssen, arbeiteten in den Kupferminen, waren als Handelsagenten unterwegs. Religiöse Gruppierungen wie die Täufer kamen nach Amerika, um der Verfolgung in der Heimat zu entgehen. Katholische Ordensbrüder liessen sich nieder, um zu missionieren und um ihren Landsleuten im Exil geistlichen Beistand zu geben.

Dutzende von Offizieren und ein

starkes Kontingent Soldaten aus der Schweiz dienten im Royal American Regiment, das 1756 zum Schutz der nordamerikanischen Kolonien gebildet worden war. Es verteidigte die von England besetzten Territorien gegen die Truppen Frankreichs und Spaniens, gegen die Einheimischen und gegen aufständische Kolonisten. Einer der bekanntesten Offiziere dieses Regiments war der Waadtländer Henri Bouquet. Sogar George Washington – 1789 zum ersten Präsidenten der USA ernannt – musste unter ihm dienen. Unter Bouquets Führung gelang ein entscheidender Sieg über die indianischen Truppen, der den Kolonisten den Weg über die Appalachen in die fruchtbaren Ebenen des Ohio-Flusses öffnete.

Siedler versus Indianer

Der Anspruch auf Land als Privateigentum widersprach dem indianischen Verständnis von Boden, auf dem der Mensch nur ein vorübergehendes Nutzungsrecht geniesst. «Indian troubles» nannten die Siedler die Scharmützel, die sie durch die Vertreibung der Einheimischen selber hervorriefen.

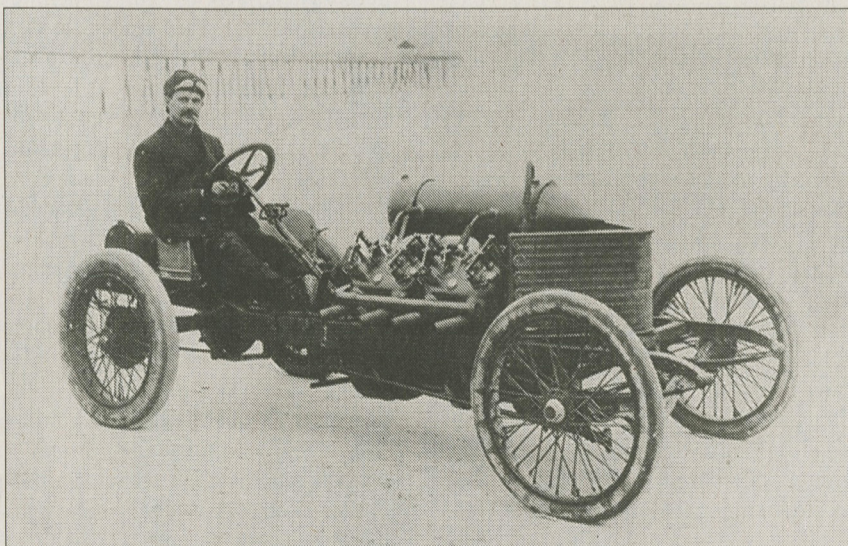
Der Aufbau der amerikanischen Nation wird gewöhnlich als einziger Triumph dargestellt. Die Kehrseite der kolonialen Expansion, der Genozid an den einheimischen Völkern, wird gerne verschwiegen. Amerikanische Geschichtsbücher erwähnen die Indianer gar nicht oder nur am Rande. Vor der Ankunft der Europäer sollen etwa acht, nach anderen Quellen zwölf Millionen Menschen in Amerika gelebt haben. Um 1890 zählte die indianische Bevölkerung noch ganze 220 000 Menschen.

Im Gegensatz zu den Franzosen, die in Nordamerika vor allem Handelsinteressen verfolgten, strebten die Briten ein Siedlungsimperium an. Eine kleine Elite erwarb Zehntausende Quadratmeilen Land, um es dann parzellenweise an Siedler weiterzuverkaufen oder zu verpachten und dadurch den Wert des Bodens zu steigern. Damit spekulierten auch die Berner von Graffenried und Michel, die um 1709 in ihrer Bittschrift an die englische Königin schrieben: «Wir erbiten uns, dieses Land im Lauf der Zeit durch die Mühe und den Fleiss unserer guten Arbeiter in solchem Ausmass zu verbessern, dass die Krone einen erheblichen Nutzen aus ihm wird ziehen können; während gegenwärtig nichts von ihm gewonnen wird.»

Quellen: Leo Schelbert – «Einführung in die schweizerische Auswanderungsgeschichte der Neuzeit», Verlag Leemann, Zürich 1976. Leo Schelbert und Hedwig Rappolt (Hrsg.) – «Alles ist ganz anders hier – Auswandererschicksale in Briefen aus zwei Jahrhunderten», Walter-Verlag Olten, 1977. Englische Ausgabe, 1996 und 2004. Paperback, unter dem Titel «America Experienced» bei Picton Press, Rockport ME.

«Small Number – Big Impact»

Unter diesem Titel wurde am Samstag, 29. Juli, eine Ausstellung des Vereins Migrationsmuseum Schweiz auf Ellis Island in New York eröffnet. Sie dokumentiert die Schweizer Einwanderung in die USA und dauert bis zum 31. Oktober 2006. Im Zentrum stehen historische und zeitgenössische Figuren, berühmte und weniger bekannte Auswanderer. Zur Ausstellung erscheint Anfang August im Verlag NZZ Libro eine gleichnamige Publikation mit Beiträgen von 17 Autorinnen und Autoren, unter ihnen auch Leo Schelbert. Der Migrationsforscher, der 1959 aus der Schweiz in die USA auswanderte, lehrte fast 30 Jahre lang an der University of Illinois in Chicago Einwanderungsgeschichte. Ein Gespräch mit ihm und zwei Standardwerke zur Schweizer Auswanderungsgeschichte, die er nebst zahlreichen neueren Schriften und Publikationen verfasst hat, dienen für den vorliegenden Artikel und die Zitate als Quellen. (ja)



Der Rennfahrer und Autokonstrukteur Louis Chevrolet (1878 – 1914) stammte aus La Chaux-de-Fonds. Mit diesem Auto – einem Darracq V8 – fuhr er im Jahr 1906 Weltrekorde. (zvg)