

Gansinger Auswandererbrief von 1921

Autor(en): **Erdin, E.A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Vom Jura zum Schwarzwald : Blätter für Heimatkunde und Heimatschutz**

Band (Jahr): **65 (1991)**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-747198>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke 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 Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Gansinger Auswandererbrief von 1921

E. A. Erdin

Auch in unserem Jahrhundert gab es Fricktaler, die einzeln oder in kleinen Gruppen nach Amerika aufbrachen. Dort hofften sie, bessere Lebensbedingungen und gesicherte materielle Aufstiegsmöglichkeiten zu finden.

Es war nicht mehr nackte Not, die zur Ausreise zwang. Vage Hoffnungen, übertriebene Erwartungen und der Glaube an das Land der unbegrenzten Möglichkeiten, verbunden mit ein klein wenig Abenteuerlust, waren Triebfeder zum Aufbruch zu neuen Ufern.

Der Briefschreiber war der 1886 in Büren geborene Adolf Erdin. Vor dem Ersten Weltkrieg, den er als markanter Feldweibel im Fricktaler Bataillon überstand, hatte er eine Wilerin geheiratet, die ihm zwei Söhne gebar. Leider verstarb die junge Frau 1918 an der Grippe.

Zwei Jahre danach heiratete er eine Gansingerin mit Namen Sophie. Die muntere und aufgeweckte Frau schien zu dem geselligen Feldweibel zu passen. Sie fand aber die Kargheit und Enge der engern Heimat zu drückend. Und so gelang es ihr, ihren Gatten zur Auswanderung zu überreden. Die beiden Buben blieben einstweilen bei der Grossmutter in Wil.

Im März 1921 erfolgte die Abreise, nachdem alle Fahrhabe zur Bestreitung der Reisekosten veräussert worden war.

Der Reisebericht, begonnen auf dem Dampfer Olympic der White Star Line, bietet keine Sensationen. Er berichtet aus der Sicht eines einfachen Bürgers über die verschiedenen Vorkommnisse auf der Reise bis zur Ankunft am neuen Ziel. Folgen wir seinem Brief.

Kurzer Reisebescrieb von Basel nach Amerika

5. III. 1921

9.30 Uhr abends Abfahrt von Basel nach St. Ludwig (Passkontrolle), dann Weiterfahrt bis Belfort; dann hiess es in unserm Wagen: alles aussteigen. Wir glaubten jedoch nicht recht, bis man uns sagte, es sei eine Wagenachse gebrochen. Nun mussten wir unser Gepäck umladen und uns in andere Wagen verteilen. Endlich nach zirka 2 Stunden konnten wir unsere Fahrt wieder fortsetzen. Dann unruhiges Schlafen bis am Morgen, weil zu wenig Platz.

6. III. 1921

Als es zu tagen begann, zeigte sich unsern Blicken eine öde Landschaft, weite Strecken kein Dorf, ja sogar kein Haus. Streueland, Dornhecken und verwahrloste Wälder bildeten das Ganze.

Wie näher wir nun gegen Paris kamen, um so besser wurde es: Herrliche Getreidefelder mit bessern Ortschaften breiteten sich vor uns aus. Endlich, nach mühevoller Fahrt kamen die äussern Vororte von Paris in Sicht. Punkt 9 Uhr fuhren wir in den Bahnhof ein. Nach langem Warten kamen wir dann in ein Hotel zum Mittagessen, das trefflich mundete, jedoch als wir recht angefangen hatten, war es schon zu Ende und noch zum Preis von Fr. 10.— pro Person ohne das Trinkgeld, das keck gefordert wurde; das Abendessen war dasselbe und zum gleichen Preis.

Nun einiges über das Sonntagsleben vor und in Paris.

Paris

Auf den Feldern vor Paris wurde gearbeitet mit Pflug, Egge und Walze, mit Karst, Haue und Spaten, mit Hagschere und Baumsäge wie in der Schweiz am schönsten Frühlingswerktag. Dann in der Stadt selbst mit Lastautos, Luxusautos, Lastwagen mit Pferden bespannt, Markthallen etc., dass man sich keinen Begriff macht.

Am Nachmittag besahen wir dann einen kleinen Teil der Stadt, dann gingen wir 12 Personen mit einem Führer aus der Reisegesellschaft, der Paris kannte, in den zoologischen Garten. Da ist es sehr interessant. Derselbe ist mindestens 10mal so gross wie derjenige in Basel, und fast alle Tiere der ganzen Welt sind da zu sehen. Von da gings ins Museum. Da wurden wir gar nicht fertig mit Sehen, und mit Gewalt mussten wir uns trennen von all den Sehenswürdigkeiten. Punkt 7 Uhr abends fuhren wir im Westbahnhof Paris wieder ab. Die ganze Nacht hindurch regnete es.

Bei Dämmerung 7. III. 1921 hörte der Regen auf, und wir sahen nichts als neblige, öde Landschaft. Hie und da waren ein paar Kühe oder ein paar Schafe auf der Weide.

9.20 Uhr kamen wir in Cherbourg an. Nach langem Suchen fanden wir dann ein Hotel, wo wir Kost und Logis erhielten. (Cherbourg ist etwa so gross wie Aarau oder Baden.) Da war es nun anders als in Paris. Da erhielten wir Morgen-, Mittag- und Abendessen und ein sehr schönes Zimmer für Fr. 40 für 2 Personen.

Französisch Geld: 1 fr zu 49 Rappen in Schweizergeld.

Am Nachmittag war dann ärztliche Untersuchung und Impfung.

9. III. 1921

Morgens nochmals ärztliche Untersuchung durch einen amerikanischen Arzt. Nachmittags Zollkontrolle, nachher Verladen des Gepäcks auf einen kleinen Dampfer, dann Ausfahrt aus dem Hafen zu unserm Dampfer, dann wieder Umladen des Gepäcks und Einsteigen in den Dampfer Olympic.

Um 7 Uhr abends fuhren wir hinaus aufs offene Meer. Die Küste verschwand bald, und wir sahen nur noch die Leuchttürme. Gegen 11 Uhr verschwanden auch diese. Alsbald suchten wir unsere Lagerstätte auf, um im schaukelnden Bett auszuruhen.

10. III. 1921

Als der Morgen graute, sah man nichts mehr als Himmel und Wasser. Ich war der erste auf dem Deck. Einige Möwen waren unsere Begleiter. Dünner Nebel lag über dem Wasser und ein mässiger Westwind kam uns entgegen. Gegen 9 Uhr stiegen die Wellen zu 3 bis 5 m Höhe. Bis nachmittags ca. 3 Uhr wuchs der Wind zum Sturm, so dass die Wellen den vordern Teil des Schiffes oftmals überschlugen und dann das ganze Deck von der Spitze bis ans Ende mit einem Platzregen überschüttet wurde. Gegen Abend legte sich der Sturm wieder, und auch das Meer wurde wieder ruhiger. Um 10 Uhr gingen wir zu Bett.

11. III. 1921 (mein Geburtstag)

4.45 Uhr stand ich auf. Wieder war ich der erste auf dem Deck. Heiter war der Himmel und versprach einen schönen Tag. Ein leichter Westwind blies uns entgegen und das Meer war fast ganz ruhig. Aber bald waren unsere Hoffnungen dahin. Denn im Westen stiegen grauschwarze Wolken auf, die die Sonne und den ganzen Himmel verdeckten. Auch der Wind wurde wieder ziemlich stark und blieb so den ganzen Tag.

12. III. 1921

Nach einer unruhigen Nacht trat ich am Morgen wieder als erster (denn es war noch finster) auf das Deck. Das Meer ging hoch wie noch nie, seit wir in Cherbourg abgefahren waren. Schneeestöber begleitete den Sturm, und es war fast nicht zum Aushalten auf dem Deck. Auch in den Schiffsräumen konnte man zeitweise nicht stehen, ohne dass man sich irgendwo halten musste. Einige von uns trotzten dem Wetter; mit Überzieher, Halstuch und Kappe bis über die Ohren bewaffnet gingen wir dennoch auf das Deck. Der Sturm peitschte die Wellen zu Bergen, und es war ein schaurigschöner Anblick. Unser Schiff, ein Koloss, das Schwester-schiff zur Titanic (die vor einigen Jahren versank), ganz gleich gebaut und gleich gross, tanzte wie ein Spielball auf den Wellen. Den ganzen Tag hindurch tobte der Sturm. Die Nacht brach früher ein als sonst, und nur wenige von den Passagieren konnten schlafen, da das Schiff schwankte wie eine Wiege. Endlich gegen Morgen des 13. III. 1921, Sonntag, gab der

Sturm etwas nach, und es blieb verhältnismässig ruhig den ganzen Tag. Morgens $\frac{1}{2}$ 11 Uhr konnten wir in den Gottesdienst (ähnlich wie ein Feldgottesdienst), welcher in englischer Sprache gehalten wurde.

14. III. 1921

Bis Tagesanbruch legte sich der Wind und das Wasser noch mehr, und auch das Schiff hatte wieder einen ruhigen Lauf; und so blieb es den ganzen Tag.

15. III. 1921

Nach ruhiger Nacht erwachte ein schöner Tag. Nur ein etwas kalter Luftzug kam uns entgegen. Auch der 16. III. 1921 versprach einen schönen Tag. Bald sollte sich nun Land zeigen. Denn wir waren nun schon 7 Tage auf dem Meer und hatten in dieser Zeit keinen Zoll breit Land gesehen. Aber auch diesmal wurden wir getäuscht. Denn gegen Mittag kamen wir in so dicken Nebel, dass man nicht einmal von einem Kamin zum andern sehen konnte und die Nebelhörner beständig ihre schaurigen Warnungsstimmen erschallen liessen. Gegen Abend ging der Nebel weg, und eine sternenhelle Nacht mit einem Nordwestwind, aber kalt, brach herein. Auf dem Schiff war alles tätig. Die Koffer und alles Gepäck musste wieder gepackt und alles zum Ausschiffen fertig gemacht werden.

17. III. 1921

Morgens 4 Uhr war schon alles lebendig. Der Dampfer ging ganz ruhig, denn es arbeitete nur noch eine Schraube, da wir im Hafen von New York waren, konnte er nicht mehr so schnell fahren. Als wir auf das Deck kamen, war ringsum alles beleuchtet, die vielen Leuchttürme und die Küstendampfer, auch eine Anzahl Signaldampfer mit roten Lichtern machten den Hafen ganz hell. Um zirka 6 Uhr hielt der Dampfer an. Inzwischen war Morgenessen. Bis am Nachmittag mussten wir noch warten, bis wir ausgeschifft wurden. Dann gab es ein Springen und Rennen, bis jeder sein Gepäck wieder bei sich hatte. Und dann noch die Zollkontrolle. Abends 7 Uhr waren wir endlich damit fertig.

Noch ein kleiner Rückblick auf den Dampfer

Der Dampfer, auf dem wir uns befanden, hatte eine Länge von 260 m, eine Breite von 35 m und einen Tiefgang von 18 m, mit einer Wasserverdrängung von 40 000 Tonnen. Die Masten waren vom obersten Deck aus 40 m hoch. Dann 4 Kamine, wovon jedes 17 m Umfang hatte. Ferner waren auf dem Dampfer 48 Rettungsboote, wovon jedes 86 Personen aufnehmen konnte. Auch war in jedem Schlafgemach so mancher Rettungsring wie Betten, also für jede Person einen. Wenn man das ganze Schiff etwas näher durchgehen würde, man würde in einem Tag nicht

fertig, auch wenn man die Kleinigkeiten wegliesse. So hatten wir z. B. in der II. Klasse einen Lesesaal von 24 m Länge und 24 m Breite mit einer Bibliothek, einen Konzertsaal wieder 24 x 24 m. Jeden Tag war zweimal Freikoncert, ein Restaurant 24 x 24 m, ein Speisesaal von 32 m Länge und 32 m Breite mit zirka 150 elektrischen Lampen, alles ausgebaut wie im schönsten Hotel. Auf dem Schiff befanden sich zirka 4000 Personen, wovon über 300 Schweizer. Also an Reisegesellschaft fehlte es nicht. 9.45 Uhr gleichen Abends Abfahrt von New York bis Philadelphia. 11 Uhr umsteigen, dann wieder Weiterfahrt über Herisburg, Pittsburg, Kolumbus, Staat Ohio, Logomport, Staat Indiana, Chicago, Staat Illinois, Milwaukee, Staat Visconsin. Ankunft in St. Paul, Staat Minnesota, den 19. III. 1921 abends 10 Uhr.

20. III. 1921

Sonntag morgens $\frac{1}{2}$ 10 Uhr gingen wir in den Gottesdienst in eine ganz neu erbaute Kathedrale St. Paul. In der Stadt befanden sich etwa 6–8 katholische Kirchen. Am Nachmittag machten wir einen Spaziergang durch die Stadt. Montag und Dienstag, also 21. und 22. III., waren wir auf der Suche nach einem geeigneten Platz. Arbeit war genug, nur nicht immer für zwei Personen. Endlich am Mittwoch abend trafen wir dann auf einer Farm ein, zirka 25 Minuten von Hampton, Staat Minnesota. In Missouri gefiel es uns nicht.

Hampton, 13. IV. 1921

Werte Familie Erdin

Hier ein kurzer Reisebericht von unserer Amerikareise. Hätte eher geschrieben, aber ich hatte nicht alle Tage Zeit.

Wir sind jetzt in Hampton, Staat Minnesota, 3 Tagreisen per Expresszug von New York bis hierher. Uns gefällt es sehr gut, sind gehalten wie zu Hause und immer gesund und wohl. In diesem Ort sprechen fast alle Leute Deutsch und Gottesdienst und eine Schule sind ebenfalls Deutsch.

Ich weiss sonst nichts mehr zu berichten und schliesse in der Hoffnung, auch Ihr werdet Euch bester Gesundheit erfreuen und auch einmal etwas von Euch hören lassen und verbleibe Euer

Adolf und Sophie

Auch Grüsse an die Mitglieder vom Veloclub. Könnt den Bericht ja auch zum Lesen geben. Grüsse

Adolf Erdin, Hampton Box No 73.

Der Bericht, begonnen auf dem Schiff, geschrieben auf Papier der White Star Line, ist gerichtet an Josef Erdin, Wirt «Zur Gartenlaube» in Büren. Das Original ist dort noch einzusehen.

Dem Auswanderer aus Gansingen wurde das gelobte Land nicht zur neuen Heimat. Seine attraktive junge Frau fand das Leben auf einer Farm zu wenig abwechslungsreich. Irgendwann fand sie einen Mann «gehobe-

neren Standes», dem sie in die Stadt folgte und ihren Gatten verliess. Auch der Feldweibel wechselte seine Stelle und wurde Oberknecht auf einem Bauernbetrieb, der zu einem Nonnenkloster mit Mädchenpensionat gehörte.

Nach einigen Jahren trieb ihn das Heimweh wieder zurück. Mit einigem Erspartem übernahm er das Heimwesen des Vaters, der wegen Altersbeschwerden die Landwirtschaft aufgeben musste.

Doch der «Amerikaner» hatte in den Krisenjahren mit allerlei Schwierigkeiten zu kämpfen. Nochmals entschloss er sich zu einem Augenschein, diesmal in Südamerika. Doch dort hatte er gar kein Glück. Sein Bargeld wurde ihm von Zechkumpanen abgenommen. Verzweifelte Versuche, doch noch einen Landwirtschaftsbetrieb übernehmen zu können, scheiterten kläglich. Da für die Rückreise kein Geld mehr vorhanden war, verdingte er sich auf einen Dampfer als Kohlschipper. Damit verdiente er sich die Seereise nebst ein paar Batzen, um mit der Bahn in die alte Heimat zurückzukehren. Aber in Büren war inzwischen alles liquidiert worden, da seine dritte Frau mit dem Betrieb nicht zurechtgekommen war. Schlussendlich, nach enttäuschender Irrfahrt, fand er eine Anstellung in einer Gärtnerei in Dielsdorf, die er und sein Vater schon vor dem Ersten Weltkrieg mit «Dornen», wildwachsenden Rosenstämmchen, beliefert hatten, die dann in der Gärtnerei veredelt wurden.

Die geordnete Arbeit liess ihn zu einem regelmässigen Arbeitsleben gelangen, das er auch dort mit 75 Jahren beschloss.

Ein Auswandererschicksal, erfolglos und enttäuschend, an dem sicher auch persönliche Charaktereigenschaften ihre Mitschuld hatten. Aber: Wie vielen andern widerfuhr nicht auch ähnliches?