

Zeitschrift: Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau
Herausgeber: Historische Gesellschaft des Kantons Aargau
Band: 119 (2007)

Artikel: Die Auswanderung der Fricktaler in den Hungerjahren 1816/17 und ihre tragische Reise auf dem Schiff "April"
Autor: Rothweiler, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-20254>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 30.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Auswanderung der Fricktaler in den Hungerjahren 1816/17 und ihre tragische Reise auf dem Schiff «April»

WERNER ROTHWEILER

Die aargauische Auswanderung von 1816/17 wurde schon von Halder und Wessendorf beschrieben.¹ Im Folgenden wird, detaillierter als dort, auf das Fricktal eingegangen, und es soll, aufgrund des Tagebuchs des Kapitäns sowie eigener Recherchen, die tragische Geschichte des Emigrantenschiffs «April» nacherzählt werden, das im Jahr 1817 hätte 544² Aargauer Emigranten nach Amerika bringen sollen.

Die Vorgeschichte der Katastrophe von 1816/17

Die Auswanderungswelle, die 1816/17 das Fricktal erfasste, hatte ihre Ursache vor allem in den vorausgegangenen napoleonischen Kriegen, welche die Gemeinden wirtschaftlich ruinierten, sowie in den misslichen Wetterverhältnissen, die kumulative Ernteausfälle verursachten. Stellvertretend für andere Fricktaler Gemeinden, die ein ähnliches Schicksal erlitten, sei am Beispiel der Gemeinde Magden aufgezeigt, welche Ereignisse sich addierten, bis es unausweichlich zur Katastrophe kam. Glücklicherweise verfügen wir hierzu über den Bericht eines Zeitzeugen, der die Ereignisse aufgezeichnet und kommentiert hat. Viktor Stäubli (1771–1850) war von 1813–1831 Gemeindeammann von Magden. Er hat über die Zeit von 1788–1841 eine Chronik³ verfasst, in der wir über die der Auswanderungswelle vorangegangenen Jahre folgendes lesen:

«Im Jahr 1813 ist die Frucht mittelmässig geraten, Kirschen hat es viele gegeben, und was den Wein anbetrifft, so gab es wenig, und die Trauben sind wieder vor der Zeitigung erfroren; man hat wenig und schlechten Wein bekommen und ihn nicht ans Geld bringen können. Alle diese Jahre, mit Ausnahme von 1804, 1808 und 1811, waren zur Tilgung der in den Jahren von 1792 bis 1801 erwachsenen Kriegsschulden nicht gedeihlich, weswegen mit 1813 die oben erwähnten Schulden⁴ noch nicht getilgt waren. Dessen ungeachtet hatte sich am Ende dieses Jahres noch folgendes ereignet.

Nachdem Bonaparte, der französische Kaiser, seit dem Jahre 1801 immer Krieg geführt hatte, bald mit Österreich, bald mit Spanien und England, so wagte er es im Jahre 1812 mit seiner Kriegsmacht nach Russland zu ziehen und rückte bis nach Moskau vor, und da eine grosse Kälte eintraf, wurde Moskau von den Russen grösstenteils nieder «gebrannt». Der französischen Armee wurde Halt getan, wo dieselbe meistens erfroren ist und die Retirade antreten musste. Mit dieser Armee waren Preussen, Bayern, Württemberger, Sachsen und alle Fürsten, Könige und Herzoge des Reichs, sowie auch die Schweizer Regimenter, welche in Frankreich standen, verbunden. Die russische Armee rückte immer vorwärts bis nach Dresden, Leipzig und Sachsen.

Über einmal wurden die Reichsfürsten müde und schlossen sich an die russische Armee an, ebenso auch die österreichische Macht. Russland, Österreich, Preussen, England und der ganze rheinische Bund, machten Alliance, um diesen Bluthund aufs Äusserste zu verfolgen. Gerade bei Dresden und Leipzig wurden die Franzosen bald von diesen alliierten Mächten gänzlich geschlagen, und verfolgt bis über den Rhein. Da stand unser Vaterland schon wieder in Gefahr. Die Schweizertruppen wurden an die Grenzen Frankreichs gezogen. Bald zog man Kriegssteuern ein, und was geschah? Im Dezember 1813 rückte die österreichische Armee gegen den Rhein an, die Schweizertruppen wurden zurück gezogen, und der Überfall geschah über Zürich, Aarau, Lauffenburg, Rheinfelden, Basel und so weiter, über Schiffs- und andere Brücken.⁵ Die ganze Schweiz wurde mit der österreichischen Armee überströmt. Es wurden von den alliierten Mächten so viel Volk, Pferde, Geschütze und Wagen auf allen Strassen herangezogen, dass man glaubte, die ganze Welt ziehe gegen Frankreich. Es wurden in unserer Gemeinde vom 25. Dezember 1813 bis 16. Juni 1814 rund 16000 Mann, ohne Weiber, Pferde und Wagen, einquartiert. Es waren teils Österreicher, teils Russen, Bayern und Württemberger Soldaten. Diese quälten die Leute bis aufs Äusserste, man musste sie ganz verpflegen. Die Kost, welche man ihnen geben musste, war Fleisch, Wein, Branntwein u. s. w., was man fast nicht mehr aufbringen konnte. Für die Pferde mussten von Seiten unserer Gemeinde 6000 Rationen Heu und 5000 Rationen Hafer und Korn geliefert werden. Als Fuhrwerke für die Truppen wurden täglich von uns vier bis fünf, auch bis zehn Wagen gefordert, so dass zuweilen kein Zugvieh mehr zu Hause war. Die Fuhrwerkskosten belaufen sich im obgenannten Zeitraum gegen 10000 Gulden.

Mit diesen fast unerträglichen Lasten wurde Frankreich bis Ende *März 1814* überwunden, der Kaiser Bonaparte abgesetzt, und auf die Insel Elba verbannt. Auf den Thron Frankreichs wurde von den hohen Mächten Ludwig XVIII. gesetzt, nämlich ein Bruder des im Jahre 1791 ermordeten Königs. Die alliierten Mächte zogen sich dann nach und nach wieder in ihre Länder zurück. Traurig und beschwerlich war diese Zeit in Betreff der vielen und unerträglichen Kosten, aber schrecklicher war noch, dass bald nach dem Einrücken der Truppen eine gefährliche Krankheit (Typhus) einriss, welche das Nervenfieber hiess und viele Leute wegraffte. Man traf zuweilen 20, 30 bis 40 Häuser an, wo Kranke lagen, und Häuser, wo alles krank war. Täglich wurden die Sterbesakramente gereicht und täglich fanden Beerdigungen statt. Es gab viele elternlose Kinder und Witwen; des Elends und Jammers sah man kein Ende. Endlich, da man Hoffnung hatte, dass der hiesige Krieg sich bald beenden werde und wir die Einquartierungslasten los würden, auch die Krankheit nach und nach abnahm und Hoffnung vorhanden war, des Jammers endlich entledigt zu sein, so traf unsere Gemeinde eben in diesem Jahr 1814 noch ein grösseres Unglück.

Den *15. Juni 1814* abends begann ein schreckliches Donnerwetter. Gegen 12 Uhr waren Donner und Blitz fürchterlich und es kam zu einem Wolkenbruch. Das Wasser fiel vom Himmel, dass es Kinder, welche sich in die Flucht begeben wollten, zu

Boden schlug. Das Wasser ist immer mehr angeschwollen und in unser Dorf eingedrungen, so dass es in der Mitte des Dorfes 15 Fuss [4.5 Meter] hoch gelaufen ist. Die Leute, die am Bach wohnten und sich nicht mehr flüchten konnten, haben sich oben in ihre Häuser begeben. Man bedenke, was das für eine schreckensvolle Nacht gewesen ist, man glaubte, alles werde zu Grunde gehen; und als es Tag wurde, war nichts als Jammer und Elend. Alle Schöpfe waren vom Wasser weggespült; Wagen, Pflüge, Eggen nahm das Wasser mit, viele Häuser waren ruiniert, alle Brücken, Stege und Brunnen sind mit dem Wasser fort; zwanzig Stück Vieh, ohne Schafe und Schweine, sind ertrunken, bereits alle Keller waren voll Wasser, Wein, Fleisch, Öl, Branntwein und Fässer wurden weggeschwemmt und noch viel anderer Schaden verursacht. Die Strassen waren so ruiniert, dass die ganze Gemeinde vier Wochen gearbeitet hat, um nur wieder mit dem Heu heimfahren zu können; das meiste Heugras in den Tälern war weggeschwemmt, die Früchte desgleichen. In den Rebbergen war der Grund so tief weg, dass man nicht wusste, wie selbe zu bebauen; ebenso war er auf den Brachäckern weggeschwemmt. Durch Unparteiische ist der Schaden auf 64 000 Franken geschätzt worden. Es wurde von Hoher Regierung im Kanton eine freiwillige Steuer für die Verunglückten ausgeschrieben, und es fielen 9000 Franken; da aber mehrere Gemeinden des Fricktals durch solchen Wasserguss beschädigt wurden, so erhielt Magden 1500 Franken, welches Geld unter die ärmeren Verunglückten verteilt werden musste; die reicheren Klassen, wenn sie auch schon bis 1200 Franken Schaden erlitten haben, erhielten nichts. Auch in diesem Jahre hat es wiederum fast keinen Wein gegeben, wenigstens hat keiner wegen der geringen Qualität an das Geld gebracht werden können. Die Ernte und andere Produkte sind schlecht ausgefallen.

Im Jahr 1815 war der entsetzte Kaiser von Frankreich, Bonaparte, auf der Insel Elba los geworden und landete in Frankreich. Bald schlossen sich wieder Truppen an ihn an, so dass der neue König aus seiner Residenz in Paris sich flüchten musste. Auf dieses ist wiederum ein neuer Krieg ausgebrochen. Die hohen alliierten Mächte, nämlich der Kaiser von Österreich, der Kaiser von Russland, der König von Preussen, der von Bayern, ganz Deutschland und England, zogen erneut gegen Frankreich. Jedoch wurde die Schweiz von fremden Durchzügen verschont, dadurch, dass sie die französischen Grenzen mit 32 000 Mann besetzten. Auch diese Schweizertruppen wurden noch nach Frankreich gezogen. Aus unserer Gemeinde standen 32 Mann in diesem Kontingent. Obwohl wir keine fremden Truppen verspürten, so wurden doch zum Unterhalt und zur Besoldung der Schweizertruppen ausserordentliche Kriegssteuern angekündigt, so dass man selbige fast nicht aufzubringen wusste, und um so weniger, weil eben in diesem Jahre alles schlecht geraten und gar kein Wein gewachsen war. Bald aber ist Frankreich überwunden worden und der geflüchtete König bestieg wieder seinen Thron. Bonaparte wurde gefangen und auf der Insel Helena verwahrt. Von den alliierten Truppen blieben aber 150 000 Mann im französischen Sold fünf Jahre lang in Frankreich, die übrigen zogen in diesem Jahr wieder zurück in ihr Vaterland.

Das Jahr 1816 ist angerückt, man lebte in der Hoffnung, sich wieder erholen zu können, indem man überzeugt war, dass der leidige Krieg beendet sei, und Friede und Eintracht herrsche. Allein, mit Regenwetter fing dieses Jahr an und fuhr fort, nass zu sein bis Ende des Jahres. Das Heu hat kaum eingebracht werden können; der Heuet dauerte sechs Wochen. An Sonntagen wurde mehr Futter eingebracht als sonst an allen andern Wochentagen, weil es oft eine ganze Woche regnete und nur am Sonntag die Sonne schien. Die Ernte verzögerte sich bis über die Mitte des Augustmonats, wo nur erst das Korn eingebracht war. Der Eichern wurde im Herbstmonat reif und der Hafer konnte erst im Weinmonat in die Scheune gebracht werden; alles Getreide ist nach Qualität und Quantität gering ausgefallen. Die wenigen Trauben sind gar nicht reif geworden, so dass keine Trotten gebraucht werden konnten. Kirschen und Äpfel sind nur mittelmässig geraten; aus Mangel an Wein wurde Obstwein gemacht; ein Bückte voll Äpfel wurde für 40 und ein Bückte voll Birnen wurde für 50 Batzen verkauft. Die Folgen dieses ausserordentlichen Regenjahres hatte man im folgenden Jahre erfahren.»

Dass ein gewaltiger Vulkanausbruch die Ursache war für die misslichen Wetterverhältnisse im Jahre 1816, das als «Jahr ohne Sommer» in die Weltgeschichte einging, konnte Viktor Stäubli und seine Zeitgenossen natürlich nicht wissen. Dieser Zusammenhang wurde erst im 20. Jahrhundert erkannt. Die Universität Genf, die damals schon systematische Temperaturmessungen durchführte, registrierte für 1816 eine um 5°C niedrigere Durchschnittstemperatur! Im Jahr 1815 war auf der indonesischen Insel Sumbawa der Vulkan Tambora⁶ ausgebrochen. Dabei wurden die obersten 1300 Meter des Vulkans (Schätzungen zufolge 30–100 km³) in die Atmosphäre beziehungsweise Stratosphäre geschleudert, was im Jahr darauf weltweit zu nasskaltem Wetter und Ernteausfällen führte. Im Fricktal waren die wenigen Vorräte bald aufgebraucht und die Bevölkerung begann Hunger zu leiden. Die Lebensmittelpreise stiegen zum Teil bis auf das Fünffache.⁷ In der Folge wies die Kantonsregierung die Gemeinden an, der armen Bevölkerung sogenannte Rumford'sche⁸ Sparsuppe abzugeben, welche vom Kanton subventioniert wurde.

Die Auswanderungen im Jahr 1816

Der Rheinfelder Oberamtmann, J.J. Fischinger, berichtet dem Regierungsrat⁹ von 140 Pässen, welche er im Jahr 1816 Leuten seines Bezirks ausgestellt habe, die nach Amerika ausgewandert seien, um den misslichen Verhältnissen in der Heimat zu entfliehen. Es handle sich um 37 Männer, 24 Frauen, 47 Söhne, 32 Töchter (insgesamt 40 Parteien/Familien), wozu er folgenden Kommentar macht:

- «a) die Schwestern Theresia und Salome Wirthlin von Möhlin kamen wieder zurück, nachdem sie Amsterdam gesehen hatten; man wollte sie nämlich da nirgends wegen Alters und mangels des Reisegeldes, was ihnen im Voraus dahier gesagt wurde, annehmen, es verblieben daher 138 Köpfe.

- b) unter diesen befinden sich 58 wehrfähige Männer.
- c) das Vermögen, welches sie mitnahmen, lässt sich allerdings zu 19000 Franken annehmen.
- d) die ledigen Männer abgerechnet, welche erst eine Stufe zum bürgerlichen Werth betraten, lassen sich diese Auswanderer in 5 Klassen eintheilen:
 - 1) solche, welche in jugendlichem Leichtsinne ohne hinlängliches Vermögen heuratheten, und bald Armuth an ihrer Schwelle fanden;
 - 2) solche, die bloss mit Mühe in väterlicher Heimat sich zu erhalten vermochten;
 - 3) andere, die ihr Vermögen leichtsinnig verschwendeten, und dann besseren Erwerb zum Schutze vor drückender Armuth zu suchen auszogen;
 - 4) solche, welche sich mit den verflossenen Fehljahren nicht auszusöhnen Muth und Geschick hatten; endlich
 - 5) wenige, welche etwas Vermögen retten konnten, womit sie bessere Sitze zu erkaufen den väterlichen Herd verliessen; ein und andere hatten für sich noch besondere Ursachen, z. B. Johann Ackermann von Magden konnte die Schande nicht ertragen, vor Jahren wegen Falschmünzens gestraft worden zu sein.»

Die Auswanderungswelle erfasste nicht nur das Fricktal, sondern auch die übrige Schweiz und weite Teile Deutschlands. Bald waren die Hafenstädte wie auch die Schifffahrtsgesellschaften vom Ansturm der Auswanderer überfordert. Weil nicht genügend Schiffe verfügbar waren, kam es zu chaotischen Zuständen, im Verlauf derer viele Auswanderer von habgierigen Agenten, Schiffsbesitzern und Wirtsleuten übers Ohr gehauen wurden. Etwa 120 ahnungslose Emigranten kamen erst im Dezember 1816 in Amsterdam an, viele ohne genügende finanzielle Mittel für ihren Unterhalt. Sie mussten bis im kommenden Frühjahr warten, bevor wieder ein Schiff fuhr. So wurden manche Auswanderer ihre Barschaft los, noch bevor sie ein Schiff besteigen konnten, und nicht wenige kehrten mittellos in die Heimat zurück und fielen wieder ihrer Gemeinde zur Last. Der Schweizer General-Handelskonsul in Amsterdam, E. A. von Planta, versuchte sein Bestes, um den Mitbürgern zu helfen. Gleichzeitig orientierte er den Eidgenössischen Vorort und bat diesen, geeignete Massnahmen zu treffen, um die Auswanderung in geordnetere Bahnen zu lenken.

Das Auswanderungsjahr 1817

Der Vorort bat die Kantone am 27. Januar 1817 die folgende Publikation zu veröffentlichen:¹⁰

«Die eidgenössische Kanzlei hat von ihren Exzellenzen des geheimen Rathes des wirklichen eidgenössischen Vororts den Auftrag erhalten, vermittelst der öffentlichen Blätter diejenigen Personen, welche durch Armuth oder durch allzu oft betrügliche Versprechungen zu dem Entschlusse verleitet werden, die Schweiz zu ver-

lassen, um über Holland nach Amerika sich zu begeben, von dem unglücklichen Loose zu unterrichten, das aller derjenigen wartet, die ohne hinreichendes Vermögen zu Bestreitung der Unkosten bis an den Ort ihrer Bestimmung diese lange Reise unternehmen.

Aus den letzten, dem geheimen Rathe des eidgenössischen Vororts durch den schweizerischen Handelskonsul zu Amsterdam eingesandten Berichten ergibt es sich, dass 120 dergleichen im abgewichenen Christmonat von Basel aus abgereiste Auswanderer sich bei der Ankunft in Amsterdam in der traurigsten Lage befanden. In einer der Schifffahrt ungünstigen Jahreszeit verzehrten einige unter ihnen ihr Geld, bevor sie sich einschiffen konnten. Der grösste Theil dieser Unglücklichen aber, von jedem Hilfsmittel entblösst, irrte Anfangs Jenners, Brod bettelnd, in den Strassen umher. Die Polizei von Amsterdam liess sie vor den schweizerischen Konsul führen, mit der Erklärung, dass, falls er nicht ihren dringendsten Bedürfnissen steure, sie sich genöthigt sehen würde, gegen diese Unglücklichen nach Massgabe des Strafgesetzbuchs zu verfahren, oder aber sie über die Grenzen des Königreichs bringen zu lassen. Der Konsul hatte keine andere Wahl, als den Dürftigsten zur Heimreise einiges Geld vorzustrecken.

Diesen Tatsachen muss man, zufolge früherer amtlicher Berichte und anderer übereinstimmender Erkundigungen, beifügen, dass es für geldlose Auswanderer sehr schwer hält, Schiffskapitäne zu finden, die sich bewegen lassen, sie nach Amerika zu überführen, und dass sie bisweilen dazu nur durch Verdingung ihrer Arbeit auf längere oder kürzere Zeit gelangen; durch ein Geding also, das sie, unter das Verhältnis des häuslichen Dienstes stellend, dem Sklavenstande nahe bringt, und den täuschen Hoffnungen, in welche sich diese Unglücklichen einwiegen, die traurigste Wirklichkeit und vergebliche Reue nachfolgen lässt.

Die gewöhnlich zu der Überfahrt von Amsterdam nach Philadelphia erforderliche Summe beträgt 85 Gulden für eine Person von vier bis vierzehn Jahren, und 170 holländische Gulden für eine ältere, männlichen oder weiblichen Geschlechts. Kinder unter vier Jahren werden unentgeltlich aufgenommen.

[Um] diejenigen unserer unglücklichen Landsleute, die sich der Armuth durch Entfernung von ihrem Vaterlande zu entziehen suchen, vor den Gefahren einer ohne Überlegung und hinlängliche Mittel zur Bestreitung der Unkosten unternommenen Reise zu warnen, ist gegenwärtiger Bericht in die öffentlichen Blätter eingedrückt worden.

Geben in Bern den 27. Jenner 1817.

Kanzlei der Eidgenossenschaft,
Mousson.»

In der Folge verfügte der aargauische Regierungsrat am 19. Februar 1817, dass die Auswanderer sich in grösseren Gruppen, sogenannten Auswanderervereinen, zusammenzuschliessen und aus ihrer Mitte einen Vorsteher als Verantwortlichen und

Wir Amman und Rätthe der Gemeinde Magden bescheiden, wie dass sich laut hochw. Regierungsbeschluss vom 19. verflorbenen Februars die ganze hiesige Gemeinde verbürgt, für die, welche von hier nach Amerika auszuwandern gesinnet sind, auf jeden Kopf für 32 Franken.

1.	Augustin Bürgi und	32
2.	Johann Oberst	2
3.	Anton Pöhl	5
4.	Anton Pöhl	5
5.	Kaspar Pöhl	4
6.	Mathias Pöhl	2
7.	Johann Anton Pöhl	6
8.	Glorian Pöhl	7
9.	Mathias Pöhl	6
10.	Kaspar Pöhl	9
11.	Kaspar Oberst	9
12.	Kaspar Pöhl	2
13.	Johann Pöhl	1
14.	Johann Pöhl	1
15.	Kaspar Pöhl	2
16.	Mathias Pöhl	1
17.	Johann Pöhl	1
18.	Mathias Pöhl	1
		67

Bürgschaft der Gemeinde Magden für den Auswandererverein des Augustin Bürgi: «Wir Amman und Rätthe der Gemeinde Magden bescheiden, wie dass sich laut hochw. Regierungsbeschluss vom 19. verflorbenen Februars die ganze hiesige Gemeinde verbürgt, für die, welche von hier nach Amerika auszuwandern gesinnet sind, auf jeden Kopf für 32 Franken». (StAAG RR 01.IA5/06)

Gesprächspartner der Behörden zu bestimmen hätten. Zudem sei pro Person, egal welchen Alters, eine Kautions von 32 Franken als «Heimreise-Versicherung» beim Bezirksamt zu hinterlegen.¹¹ Davon war die Aushändigung der Pässe abhängig: «Die Pässe werden nicht eher abgeliefert, bis der Verein, sey es durch Bürgschaft oder durch Hinterlegung eines Theils des Reisegelds, der Regierung hinreichende Sicherheit wird gegeben haben, dass kein Mitglied desselben von der Reise zurückkehre, um dem Staate oder seiner Gemeinde zur Last zu fallen.»¹²

Entsprechend der regierungsrätlichen Forderung werden zu Beginn des Jahres 1817 im Kanton Aargau wie auch in anderen Kantonen zahlreiche Auswanderervereine gebildet. Im Folgenden gehen wir vor allem auf 8 Fricktaler sowie auf 5 andere Aargauer Vereine ein, die auch der Schweizer Handelskonsul in Holland in seinen Berichten nennt.

Am besten wissen wir über den Magdener Auswandererverein (67 Leute) unter Leitung von Augustin Bürgi Bescheid. Bürgi geniesst als Schreinermeister nicht nur das höchste Ansehen, sondern er verfügt mit 3100 Franken auch über das mit Abstand grösste Vermögen (die anderen haben nur je 50–300 Franken). Die Gemeinde

Magden leistet am 1. April 1817, wie es der Regierungsrat verlangt, eine Bürgschaft von 32 Franken pro Person (total also 2144 Franken), worauf Bezirks-Oberamtmann Fischinger den Auswanderern gleichentags die Pässe aushändigt. Nachdem die Magdener als letzte von sechs Vereinen des Bezirks Rheinfelden sowie zweien des Bezirks Laufenburg die Kautions beim Oberamt hinterlegt und die Pässe abgeholt haben, lässt Oberamtmann Fischinger das Depotgeld der Vereine mit einem Begleitbrief sowie den Listen der Auswanderer von Landjäger Horlacher der Staatskanzlei in Aarau überbringen. Diese wiederum überweist das Geld mit den Auswandererlisten an den Schweizer Handelskonsul in Amsterdam mit der Anweisung, das Geld den Vereins-Vorstehern nach gebührender Identifikation auszuhändigen, wenn diese das Schiff besteigen.

Die Reise von Basel nach Holland

Weil eine Reise zu Lande damals beschwerlich, mühsam und unsicher war – die Strassen waren schlecht und voller Schlaglöcher, und bei Regen drohten sie sich in einen Morast zu verwandeln, in dem Pferde- oder Ochsenkarren leicht stecken blieben – empfahl sich der Transport auf dem Rhein als das kleinere Übel. Das erklärt auch, weshalb Amsterdam zu jener Zeit zum bevorzugten Ausschiffungshafen für Auswanderer aus den Rheinanlieger-Staaten wurde.

Zur Zeit der Auswanderungswelle von 1816/17 befand sich das Basler Schiffergewerbe in einem so erbärmlichen Zustand, dass die Schifflerzunft nach dem Tod ihres Zunftmeisters Andreas Frey (3. 1. 1817) nur noch über drei Schiffermeister verfügte. Einerseits hatten die Französische Revolution und die nachfolgenden Kriegswirren der Schiffferei so arg zugesetzt, dass nach Aussage der Zunftvorgesetzten während 20 Jahren nichts verdient worden sei. Zudem wurde Basel durch die von Napoleon angeregte Rheinkonvention von 1804¹³ benachteiligt, weil sie ohne Basels Beteiligung zustande gekommen war. Die Basler waren von der Gilde der Rheinschiffer ausgeschlossen und waren demnach nicht berechtigt, am Mittelrhein Rückladungen für eine Bergfahrt aufzunehmen. Sie begnügten sich damit, ihre zu Bergfahrten untauglichen «Lauertannen» bis Strassburg, Frankfurt und Mainz zu führen. Andererseits beharrte die serbelnde Schifflerzunft auf ihrem 1809 von der Basler Regierung bestätigten Monopol und verweigerte fremden Schiffen den Warentransport von und nach Basel. Das führte dazu, dass die Basler Handelsherren ihre Ware in Märkt, 6 km unterhalb Basel, badischen Schiffen zur Spedition anvertrauten. Angesichts dieser Situation stellt sich die Frage, ob die Basler Schiffer überhaupt in der Lage waren, grössere Transporte nach Holland durchzuführen, oder ob nicht die Neuenburger Schifferinnung Recht hatte, als sie in einem Urteil von 1812 den Baslern ein wenig schmeichelhaftes Zeugnis ausstellte:¹⁴ Die ganze Schiffmeisterschaft von Basel zusammengenommen sei ohne Hilfe eines Fremden nicht imstande, auch nur ein einziges Schiff nach Schiffergrundsätzen und Zunftgesetzen bis Neuenburg, geschweige denn noch weiter rheinabwärts zu steuern, da dieselbe

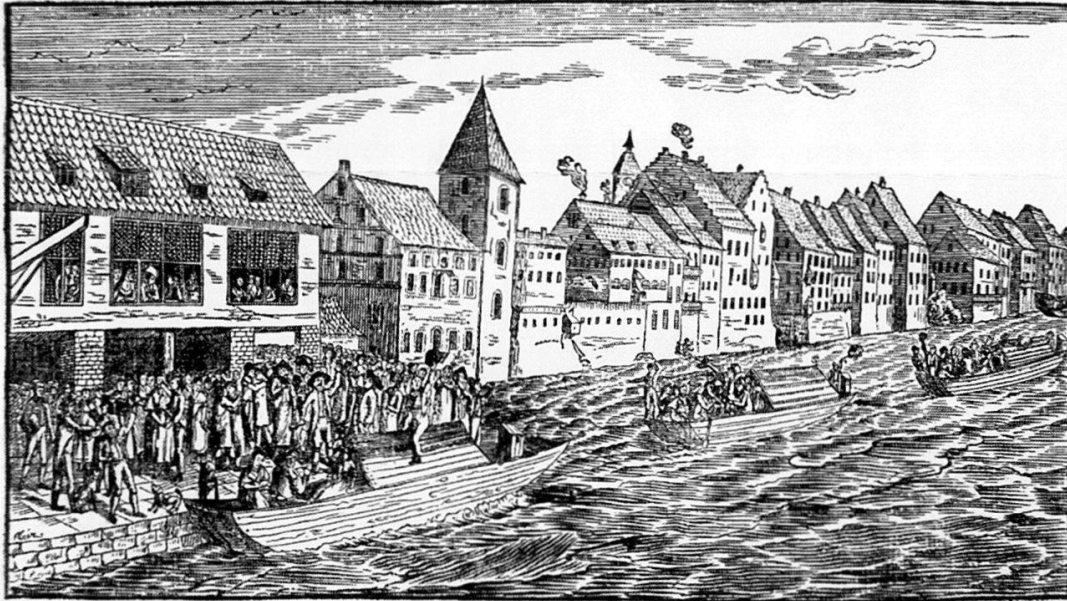
durchgängig aus Leuten bestehe, welche wohl ein paar Jährchen in Fischerkähnen Spazierfahrten versucht, nie aber die gefährlichen Punkte des Rheinstromes gesehen, geschweige denn kennen und ihnen begegnen und entgehen gelernt hätten. Bei diesem Urteil spielte wohl auch Konkurrenzneid mit. Ganz so unfähig konnten die Basler Schiffer nicht gewesen sein, denn immerhin hatten sie zweimal französische Truppen von der Festung Hüningen nach der Festung Wesel am Niederrhein geführt: 1811 transportierte ein Basler Schiffermeister¹⁵ 993 Mann auf acht grossen Schiffen, denen zur Sicherheit noch drei Weidlinge beigegeben waren, innert acht Tagen nach Wesel. Allerdings hatte er falsch kalkuliert und bei einem Fahrpreis von Fr. 9.25 einen Verlust von Fr. 325.- eingefahren. Im April 1813 wiederholte Meister Andreas Frey¹⁶ dieselbe Reise und dislozierte 806 Mann eines Infanterie-Bataillons auf neun Schiffen, diesmal, gewitzt durch die Erfahrungen seines Vorgängers, zum Fahrpreis von Fr. 14.- pro Mann.¹⁷

Die für solche Transporte verwendete Lauertanne (auch Lordanne) war die älteste Schiffsart auf dem Oberrhein, ihre Heimat war Basel. Das Schiff war nur für eine Talfahrt verwendbar und wurde am Zielort meist als Nutzholz verkauft. Die Bauweise war einfach, rechteckig, flach, offen. Bug und Heck waren ebenfalls eckig und hochgezogen, sodass das Fahrzeug einer Prahm (Fähre) oder einem grossen Weidling glich. Im Heck war zur Steuerung ein Streichruder angebracht. Auf dem Niederrhein wurde ein Sprietsegel¹⁸ gesetzt. Musste gerudert werden, setzte man ein zusätzliches Dollbord.¹⁹ Das Schiff bot bei einer Länge von 12–15 Metern Laderaum für 30–40 Tonnen. Zu Beginn des 19. Jahrhundert wurden, speziell für Passagiertransporte, auch grössere Lauertannen gebaut (20 m/60 t).²⁰

Als im Frühling 1816 die Auswanderungswelle losbrach, baute der unternehmungslustige Basler Schiffermeister Jacob Hindenlang «ein Schiff von zwei Etagen» um eine möglichst grosse Zahl von Übersee-Auswanderern damit nach Amsterdam fahren zu können. Laut Angaben des mit dem Bau beauftragten Zimmermeisters mass das Schiff 22.75 m (Länge), 3.9 m (Bodenbreite) und hatte bei voller Beladung einen Tiefgang von 0.82 m. Der Basler Rat holte beim Schiffleutenzunftmeister Andreas Frey ein Gutachten ein. Dieser zweifelte an der Festigkeit der ungewöhnlichen Konstruktion und beantragte ein Fahrverbot. Der Rat liess sich auch durch drei von Hindenlang beigebrachte Gegengutachten nicht von der Fahrtüchtigkeit des Schiffs überzeugen. Hindenlang erhielt die Fahrerlaubnis erst, nachdem er das obere Stockwerk abgebrochen hatte.²¹ Das Schiff, auf dem sich auch Fricktaler befanden, brach am 29. Mai 1816 auf und erreichte am 14. Juni Muiden²² bei Amsterdam.

Im April 1817 transportierte Hindenlang im Auftrag des Basler Agenten Johann Jacob Halter, Schlosser und Bürger zu Basel, 1100–1200²³ Auswanderer nach Holland. Über diese Reise wissen wir dank der Einvernahme Halters durch den Basler Rat Bescheid. Der Rat hatte die Befragung veranlasst, nachdem gegen Halter und Hindenlang Vorwürfe von Betrug und Bestechung kursierten und vom Schweizer Handelskonsul in Amsterdam alarmierende Meldungen vorlagen, in denen über das

Vorstellung der Abfahrt von Basel der Auswanderer nach Amerika zu Ende May 1805.



Holzchnitt von Joh. Heinar Heitz, 1750-1835

Titelbild aus „Briefe aus Amerika von einem Basler Landmann an seine Freunde in der Schweiz“. 1806.

Basler Schifflände um 1805, v. l. n. r. Zunfthaus zu Schifflanden sowie Lagerhaus mit Salzturm, dazwischen die Birsigmündung, Seidenhof (mit Erker auf den Rhein). Auf dem Rhein drei «Lauertannen» mit Auswanderern. Titelbild zu «Briefe aus Amerika von einem Basler Landmann an seine Freunde in der Schweiz» herausgegeben von der Samuel Flick'schen Buchhandlung 1806 (Aarau & Basel). Holzchnitt von Joh. Heinrich Heitz (1750-1835).

traurige Schicksal berichtet wird, das zahlreiche Schweizer Emigranten im Jahr zuvor erlitten hatten, als sie mittellos in Holland strandeten und von unseriösen Agenten und «Menschenmäklern» übers Ohr gehauen wurden. Im schon oben erwähnten Brief vom 11. Januar 1817 schildert Konsul von Planta, wie 120 Schweizer, vorwiegend aus dem Kanton AG, Ende 1816 in Holland ankamen, zu spät um noch eine Überfahrt nach Amerika machen zu können, und ohne Mittel für ihren Lebensunterhalt. Diesen Leuten wurde offenbar in Basel gesagt, sie sollten sich in Holland einfach an von Planta wenden. So musste dieser am 3. Januar den Bedürftigsten Geld vorschliessen (13 Erwachsenen je Fr. 25.-, 24 Kindern je Fr. 12.50, Total Fr. 615.-), das er nun zurückforderte. Von Planta warnte eindringlich davor, Leute auswandern zu lassen, die nicht das nötige Geld hatten, das heisst mindestens genug, um die Hälfte oder zwei Drittel der Schiffspassage zu bezahlen.²⁴

Der Transport vom April 1817 wird von der Regierung zum Anlass genommen, J. J. Halter am 23. 4. 1817 zu seinen Transporten zu befragen, noch bevor eine Rückmeldung von der Ankunft der Reisenden in Holland vorliegt.²⁵ Nach Aussage Halters umfasste der vom Basler Schiffer Hindenlang geführte Transport um die 1100

Seelen! Für den Transport dürften die oben beschriebenen Lauertannen verwendet worden sein. Über die Zahl der Schiffe geben die Akten zwar keine Auskunft, aber ein Vergleich mit den erwähnten Truppentransporten lässt auf neun bis zehn Schiffe schliessen. Die Kosten, ohne Verpflegung und Zollgebühren, betragen 13.50 Franken für Erwachsene, für Kinder die Hälfte, Kleinkinder unter drei Jahren waren gratis. Die Reisenden wurden angewiesen, genügend Lebensmittel mitzunehmen, da es nicht immer möglich sei unterwegs einzukaufen. Bei guter Witterung dauerte die Reise bis Amsterdam 14 Tage, bei schlechter Witterung länger. Übernachtet wurde meist im Freien, entweder an Land oder auf einer Rheininsel. Der Transport ging am 2. 4. 1817 nach 17 Uhr in Basel ab. Ein erster Halt wurde bei Märkt gemacht, wo man übernachtete und auf die «Steinerleute»²⁶ wartete, die in der Nacht vom 3./4. eintrafen. Am 4. wurde die Reise fortgesetzt. Am 7. erreichte man Strassburg, am 8. Werth, am 9. passierte man bei Speyr den Zoll, am 10. war man in Mannheim. Auf die Frage, was er vom Schicksal der Leute wisse, gab Halter zu Protokoll: «Gar nichts, Meister Hindenlang wird es sagen, wenn er zurückkommt. Laut Nachrichten von ihm seyen sie glücklich den 14. April in Köln angekommen.» Das Ziel, nämlich Muiden am Markermeer, zwei bis drei Stunden östlich von Amsterdam, wurde am 24. April erreicht, also nach gut drei Wochen.

In einem zusammenfassenden, französisch abgefassten Bericht vom 28. August gibt Konsul von Planta einen Überblick über die Ankünfte der Schweizer Auswanderer in Holland:²⁷

20. März: Verein Märki & Gysi (117 Personen). Sie hatten schon in der Schweiz mit Zwisler & Co. einen Vertrag abgeschlossen und die halbe Fracht im Voraus bezahlt. Trotz Schikanen konnten sie dank Hof und Gouverneur doch bald abreisen.
15. April: Verein Märki & Itel (587 Personen). Sie machten einen Vertrag mit den Schiffsmaklern Noble & Holzapfel und Kapitän Blankmann. Ein Streit vor dem Handelsgericht wurde zwar zu Gunsten der Schweizer entschieden, aber Blankmann machte sich mit dem Geld davon. Die Schweizer verkauften ihre letzten Habseligkeiten und waren auf Almosen der Bevölkerung angewiesen, die sich sehr grosszügig zeigte. Offiziere des Schweizer Regiments «von Jenner» spendierten einen Tagesold. Kranke wurden in Amsterdam hospitalisiert für 3 Franken pro Woche. (Mit Brief vom 5. Mai hatte sich die Aargauer Regierung geweigert für die gestrandeten Auswanderer aufzukommen, beziehungsweise diese weiter zu unterstützen.) Am 20. Juni übernahmen die Schiffsmakler Faber & Leefkens 164 Passagiere auf die «Bubona», die am 27. Juni Texel²⁸ verliess. Die verbliebenen 237 Leute wurden von den Maklern Kress & Rodenbroek am 5. Juli auf die «April» übernommen, welche bald darauf nach Texel ablegte.

24. April: 1200 Leute aus verschiedenen Kantonen «sous la direction de Mr. Halter de Bâle.» Sie hatten im allgemeinen die Mittel und machten einen Vertrag mit den Schiffsmaklern Olivier, d'Arnaud & Co. und fuhren wenige Tage später auf zwei Handelsschiffen von Texel weg. 17 Familien mussten in Muiden zurückbleiben, weil es zu wenig Platz hatte. Sie erhielten vom Makler pro Tag ein Pfund Brot und ein halbes Pfund Käse. Viele arbeiteten auf den Feldern von Muidener Bürgern.
24. April: 350 Aargauer unter verschiedenen Chefs.²⁹ Die meisten waren mittellos. Sie machten einen Vertrag mit Olivier, d'Arnaud & Co., die ihnen versprachen, sie auf dem Schiff eines gewissen Brandligt unterzubringen. Von Planta ahnte nichts Gutes. Als die Leute schikaniert und betrogen wurden, wandte er sich an den Polizeipräsidenten, der sich aber nicht kompetent fühlte. Darauf schrieb er an den Innenminister und den Stadtgouverneur von Amsterdam. Zudem riet er den Auswanderern, sich mit einem Bittbrief an den König zu wenden. Als Brandligt einsah, dass er den Vertrag nicht würde erfüllen können, trat er denselben an Kress & Rodenbroek ab, die den grösseren Teil der Auswanderer auf das Schiff «April» übernahmen, das bereits in Texel lag. Der Rest wurde an Olivier, d'Arnaud & Co. abgetreten, welche die Leute auf dem Schiff «William» unterbrachten, das immer noch in Amsterdam vor Anker lag.
- Ende April: Verein Rüegger (41 Personen). Sie hatten die Fracht zum grössten Teil bezahlt und reisten sofort nach Rotterdam weiter.
- Ende Mai: Verein Bürgi (67 Personen).³⁰ Die Leute wurden von Bürgi, der über 3100 Franken Vermögen verfügte, finanziell unterstützt. Sie fanden wenige Tage später auf dem Schiff «April» der Agentur Kress & Rodenbroek Platz.
- Später: Es kamen noch manche Berner, Basler, Aargauer und Leute aus anderen Kantonen, die aber, dank den Weisungen der Regierung,³¹ mit genügend Mitteln ausgestattet waren und problemlos eine Überfahrt fanden.

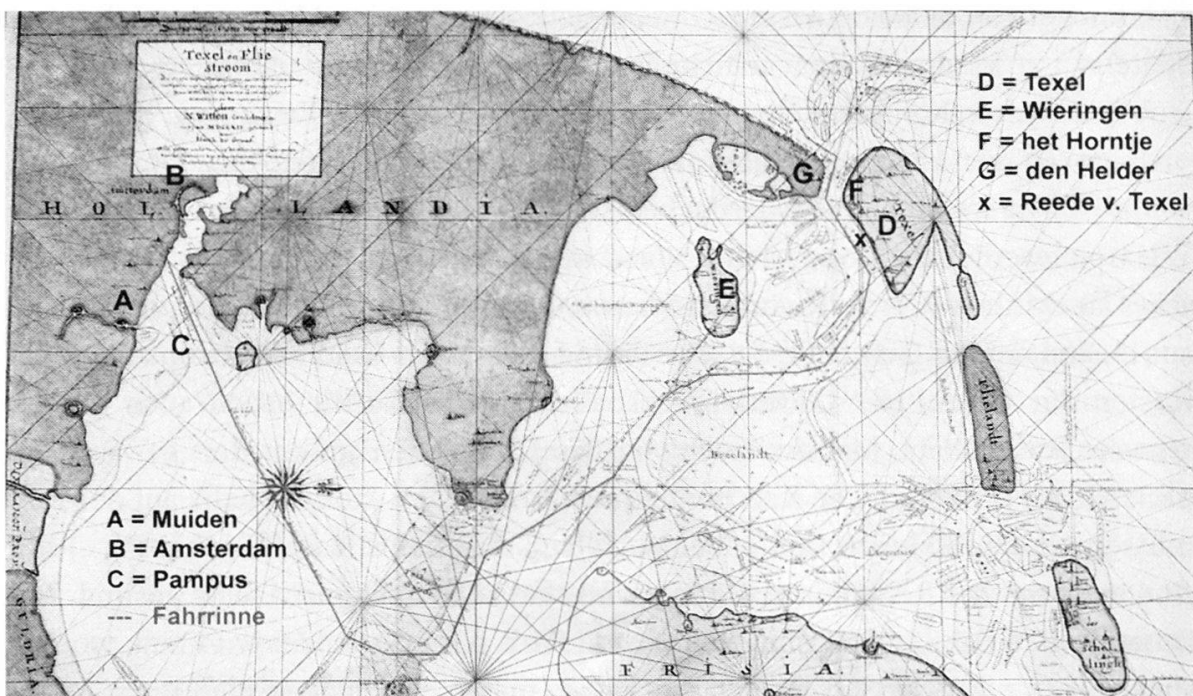
Wie beschwerlich die Reise nach Holland war, geht aus einem Brief des Samuel Lüscher aus Muhen (Verein Rudolf Fäs) hervor, der am 24. April in Muiden ankam und am 13. Mai an den Gemeinderat schrieb und diesen um Geld bat, ansonsten er auf Kosten der Gemeinde wieder zurückkommen müsse: «Mir haben auch gar ein schwäre Reis gehabt. Mir sind auch von Basel 3 Wochen auf der Reis gewäsen bis nach Möien [Muiden]. Die Reis hat uns auch so viel gekostet, ich habe auf der Reis müssen Gelt ennthlenen. Mir haben auch eine unfründliche Reise gehabt. [...] Mir sind auch auf der Reise krank worden, und sind auch noch nicht recht gesund. Mir haben in den Schiffen auf dem Rein fast ferfrieren müössen, das wir krank worden sind.»³²

Die Schiffsreise nach Nordamerika

Nach ihrer Ankunft in Holland schliessen die Fricktaler Vereine zunächst einen Vertrag mit den Schiffsmaklern Olivier, d'Arnaud & Co., die denselben aber nach den betrügerischen Machenschaften des Kapitäns und Schiffseigentümers Brandligt an die Makler Kress & Rodenbroek abtreten. Diese haben den Lastsegler «April» für den Transport von Auswanderern umbauen lassen. Die Fricktaler (384) und ein Teil des Vereins Märki & Itel (237) besteigen am 5. Juli als Teil einer 800-köpfigen Emigrantenschar in Texel³³ die «April», auf der sich bereits 400 Auswanderer befinden, die drei Wochen zuvor in Amsterdam an Bord gegangen sind. Bevor der Kapitän die Segel setzen kann, bricht unter den Passagieren Typhus³⁴ aus und breitet sich auf dem überfüllten Schiff rasch aus. Typhus, nicht umsonst auch Schiffsfieber genannt, ist zu dieser Zeit eine der gefürchtetsten Auswandererkrankheiten. Sie wird vor allem durch beengtes Zusammenleben und schlechte Hygiene begünstigt. Die Kranken werden in einem Fort auf der benachbarten Insel Wieringen³⁵ in Quarantäne untergebracht. Die übrigen Passagiere bleiben auf dem Schiff, das auf der Reede von Texel vor Anker liegt.

Das Sterben hat im August seinen Höhepunkt erreicht. Allein vom 19. bis 31. August seien 84 Schweizer gestorben, dann habe die Sterberate auf 1–2 pro Tag abgenommen, berichtet von Planta seiner vorgesetzten Stelle, dem «Directoire Générale», am 18. September. Von den 67 Magdenern starben 17, nämlich 2 Männer, 5 Frauen, 5 Knaben und 5 Mädchen. Ein Söhnchen von Johann Adam Stalder ist

Karte der Zuiderzee (1712) mit den Orten, welche für die Fricktaler Auswanderer Bedeutung erlangten. Oben ist Westen.
(Schiffahrtsmuseum Amsterdam)



nun Vollwaise. Friedrich Bürgi, Joseph Oberst, Mathias Schneider und Niklaus Stäubli sind Witwer, letzterer mit 4 Kindern. Franz Oberst und ein Sohn sind gestorben und hinterlassen eine Witwe mit 6 Kindern. Florentin Müller und seine Frau haben 4 von 5 Kindern verloren. Anton Kaister ist mit Frau und 3 Kindern in die Schweiz zurückgekehrt. Johannes und Niklaus Hodel von Olsberg sind auf der korrigierten Passagierliste als «nicht mit der April abgereist» vermerkt, das heisst sie müssen ein anderes Schiff genommen haben.

Als die «April» im Oktober die Segel zur Überfahrt nach Amerika setzt, sind von den ursprünglich über 1200 Passagieren nur noch 700 dabei, worunter 43 Magdener (5 Ehepaare, 4 Witwer, 1 Witwe, 3 ledige Männer, 1 ledige Mutter, 24 Kinder, wovon 10 Halbweisen und 1 Vollwaise). Das Schiff nimmt zunächst Kurs auf Neufundland und segelt dann der nordamerikanischen Küste entlang bis zur Mündung des Flusses Delaware. Die Reise dauert elf Wochen und ist in den nasskalten Winterstürmen äusserst strapaziös. Ein gebrochener Hauptmast und viele andere Schäden zeugen von den rauen Verhältnissen, denen die Passagiere während der Überfahrt ausgesetzt waren. 70 Passagiere (10 Prozent), vor allem schwache Kinder, haben die Seereise nicht überlebt. Schliesslich geht die «April» am Weihnachtstag 1817 bei New Castle (Delaware), der Zollstation, vor Anker. Es dauert aber noch Tage, bis die Auswanderer das Schiff verlassen können. Vor allem, wer die Reise nicht im Voraus bezahlen kann, muss so lange warten, bis er oder sie von einem zukünftigen Arbeitgeber losgekauft wird.

Über das weitere Schicksal der Auswanderer ist leider wenig bekannt. Eine Ausnahme bildet der Vorsteher des Magdener Vereins, Augustin Bürgi. Dessen Ur-ur-ur-Enkel Blaine Burkey, Franziskanerpater in St. Louis, hat am 19. Juni 2001 in Magden nach seinen Wurzeln gesucht und über seine Ahnen berichtet. Augustin Bürgi muss bald nach seiner Ankunft in Philadelphia westwärts gezogen sein. Zu diesem Zweck hat er sich vermutlich einen Planwagen gekauft – das nötige Geld dazu hatte er – und sich mit Frau und Kind auf den «Pioneer-Trail» begeben, der zu den Nordwest-Territorien führte. Nach 600 km erreichte er die Ortschaft Zanesville³⁶ (Ohio), die um 1800 am Zusammenfluss der Flüsse Licking und Muskingum entstanden war. Am 18. August 1818 kaufte er nördlich von Zanesville acht Hektaren Land. 1828 hatte er laut Steuerregister ein Pferd und eine Kuh. Das lässt vermuten, dass er als Subsistenzbauer arbeitete und daneben immer noch seinen Beruf als Schreiner ausübte. 1833 kaufte er eine benachbarte Farm von neun Hektaren dazu. In der Volkszählung von 1840 ist er als Farmer aufgeführt. Nach Augustins Tod verkauften seine Frau Agatha und sein Sohn Anton 1849 die zwei Farmen, um sich westlich von Zanesville auf einer viel grösseren Farm niederzulassen.³⁷ Anton (*3. 11. 1811), einziges Kind Augustins, heiratete 1834 Anna Maria Huff. Das Ehepaar hatte 13 Kinder, von denen zehn ziemlich alt wurden: Augustine 87, John 87, Anthony 79, Mary Magdalen 24, Catherine 70, Anna Maria 76, Philipp 66, Agatha 77, Paul 81, Margaret 87, Andrew 89, Charles 12, Maurice 2 Monate. Anton starb 1856 erst 44-jährig; er wurde



Ein Planwagen, wie er vermutlich auch von Augustin Bürgi gebraucht wurde für den 600 Kilometer langen Treck auf dem «Pioneer Trail», der von Philadelphia in den Westen führte.

durch einen vom Blitz getroffenen Baum erschlagen. Seine Frau starb 1902 im Alter von 90 Jahren, als 10 ihrer Kinder noch am Leben waren. Da diese Kinder ihrerseits wiederum bis zu 11 Kinder hatten, ist es nicht verwunderlich, dass der Burkey Clan heute mehr als 2000 Individuen umfasst. Die Änderung der Namensschreibweise dürfte phonetisch bedingt sein; man suchte eine Schreibweise, die bei amerikanischer Aussprache möglichst nahe am heimatlichen Original war. Bei der Wahl von Burkey mag auch eine Rolle gespielt haben, dass dieser Name in Ohio schon vor Augustins Ankunft existierte.

Die anderen Fricktaler Auswanderervereine

Dank der von Konsul von Planta geführten rudimentären Buchhaltung, die im Staatsarchiv aufbewahrt wird, können wir die Fricktaler Auswanderung im Jahr 1817 einigermaßen nachvollziehen. Die vom Konsul erstellten Einschiffungslisten geben Auskunft darüber:

1. Wer vor Antritt der Reise an Typhus starb (für die Beerdigung und die damit verbundenen Umtriebe liess sich die holländische Regierung vom Schweizer Konsul die Kosten von 22 Franken pro Todesfall vergüten).
2. Wer in die Heimat zurückkehrte (Rückkehrer konnten beim Konsul ihren Anteil der Kaution, die sogenannte «Capitation», beziehen).

Der Magdener Auswandererverein Augustin Bürgi (1817)

Name	Vorname	Alter	Kinder	Anzahl	Beruf	Vermögen	Bemerkungen
<i>Ehefrau</i>			m. w.			Fr.	
Baumgartner	Mathias	23		1	Landwirt	50	
Bürgi	Augustin	33	1	3	Schreinermeister	3100	Sohn Anton, ca. 7-jährig
<i>Bürgi</i>	<i>Maria Agatha</i>	25					
Bürgi	Friedrich	22		2	Schneider	100	Magdalena Urich (= Friedrich Bürgis Mutter) in NL gestorben
<i>Urich</i>	<i>Magdalena</i>						
Bürgi	Johannes	20		1	Schuster	300	
Hodel	Johannes			1	Schreiner	500	
Hodel	Niklaus			1	Küfer	500	
Kaister	Anton	44	1 2	5	Korbmacher	80	Familie zurück nach Magden
<i>Lützelschwab</i>	<i>Eva</i>	40					
Lauber	Katharina	26	1	2	Näherin	300	
Müller	Florentin	40	1 4	7	Landwirt	240	4 Kinder in NL gestorben
<i>Bürgi</i>	<i>Eva Maria</i>						
Oberst	Franz	45	3 4	9	Schneider	260	Franz u. 1 Sohn in NL gestorben
<i>Heusser</i>	<i>Maria</i>	41					
Oberst	Joseph	28		2	Landwirt	300	Anna Maria in NL gestorben
<i>Müller</i>	<i>Anna Maria</i>	22					
Portner	Agatha	22		1			in NL gestorben
Schneider	Fidel	36		1	Landwirt	100	
Schneider	Mathias	23		2	Landwirt	200	Maria Agatha in NL gestorben
<i>Stäubli</i>	<i>Maria Agatha</i>	25					
Stalder	Anton	43	1 1	4	Landwirt/Weber	90	
<i>Oberst</i>	<i>Anna Maria</i>	52					
Stalder	Joh. Adam	38	2 2	6	Landwirt	180	Joh. Adam, Luzia, 1 Sohn, 2 Töchter in NL gestorben
<i>Eckert</i>	<i>Luzia</i>						
Stäubli	Karl	44	3 4	9	Landwirt	260	1 Sohn, 1 Tochter in NL gestorben
<i>Hodel</i>	<i>Anna Maria</i>	43					
Stäubli	Konrad	50	2	4	Uhrenmacher	70	
<i>Senn</i>	<i>Elisabeth</i>						
Stäubli	Niklaus	49	3 1	6	Landwirt/Weber	200	Theresia in NL gestorben
<i>Stalder</i>	<i>Theresia</i>	42					

Die Grundlagen für obige Angaben sind: 1) Die vom Bezirksoberrat Rheinfelden am 1. 4. 1817 beglaubigte Bürgerschaft der Gemeinde Magden, 2) Die Liste der vom Bezirksoberrat am 1. 4. 1817 abgegebenen Pässe, 3) Die vom Schweizer Handelskonsul in Amsterdam erstellten, leider undatierten, Einschiffungslisten. (Alle Unterlagen im StAAG: Signatur R01 IA05/0006), 4) Tauf-/Trauregister (Christkath. Kirche Magden)

3. Mit welchem Schiff und wann eine Person verreiste («John» 18. Mai, «Johanna Eliza» 18. Mai, «William»³⁸ 1. Oktober, «April» 12. Oktober,³⁹ «Emanuel» 15. November 1817).



Auswandererschiff vor der Isle of Wight. Die hölzerne Dreimast-Bark mit zwei Decks war in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts das gebräuchlichste Frachtschiff. Die Bark hatte einen relativ grossen Laderaum. Sie unterschied sich vom Vollschiff dadurch, dass nur Fock- und Grossmast mit Rahsegeln bestückt waren, während der hintere Mast (Besanmast) Schratsegel trug. Dadurch waren die Barkschiffe einfacher zu bedienen und kamen mit einer kleineren Besatzung (15–20 Mann) aus, was sich günstig auf die Frachtkosten auswirkte.

Die Einschiffungslisten nennen 8 Fricktaler Auswanderervereine (6 Bezirk Rheinfelden, 2 Bezirk Laufenburg) mit insgesamt 384 Mitgliedern. Von diesen sind 34 an Typhus gestorben und 64 heimgekehrt. 185 haben ihren Kautionsanteil für die Schiffspassage bezogen, verteilt auf die Schiffe «April» 135, «William» 39, «Emanuel» 6, «Johanna Eliza» 5. Bei 101 Auswanderern fehlt jeder Kommentar. Bei diesen handelt es sich laut Konsul von Planta um Leute, die sich nicht mehr bei ihm melden, auch nicht, um den ihnen zustehenden Anteil der Kaution einzufordern. Diese seien, wenn sie nicht gestorben oder in die Schweiz zurückgekehrt sind, wahrscheinlich anderswo weitergereist, wenn nicht mit einem der oben genannten fünf Schiffe, dann mit der «De Hoop» oder der «Mars».

Der *Zeininger* Auswandererverein des *Heinrich Huser* umfasste ursprünglich 50 Personen (8 Familien mit 31 Kindern und 3 ledige Männer): Heinrich Huser (5), Andreas Jeck (5), Joh. Baptist Jeck (8), Joseph Jeck (7), Simon Kägin (6), Joseph Moser (3), Johannes Scharpf (7), Franz Joseph Urben (6) sowie Johann und Franz Joseph Kägin und Moriz Wegaker. Die Familien Heinrich Huser und Andreas Jeck sowie Franz Joseph Kägin sind in die Schweiz zurückgekehrt. Michael Scharpf hat das Amt des Vorstehers übernommen und ist mit Joseph Jeck, Simon Kägin und Franz Joseph Urben am 1. Oktober 1817 an Bord des Schiffs «William» weitergereist. Joseph Mosers Frau ist auf Wieringen an Typhus gestorben; er selbst ist am 11. Oktober an Bord der «April» weitergereist. Über den Verbleib von Joh. Baptist Jeck, Johann Kägin und Moriz Wegaker ist nichts bekannt.

Der *Zeininger* Auswandererverein des *Jacob Gasser* umfasste ursprünglich 52 Personen (8 Familien mit 36 Kindern): Jacob Gasser (11), Johann Gasser (5), Joseph Gasser jünger (8), Joseph Gasser älter (8), Anton Gasser (6), Fridolin Gasser (10), Wendel Mahrer (2), Franziska Kramer (2). Jacob Gasser hat, nachdem seine Frau an Typhus gestorben war, die Reise auf der «April» mit 9 Halbweisen fortgesetzt. Johann Gasser und Joseph Gasser jünger sind angeblich mit ihren Familien in die Schweiz zurückgekehrt. Über den Verbleib der übrigen 28 Auswanderer ist nichts bekannt.

Der *Möhliner* Auswandererverein des *Michael Metzger* umfasste 13 Personen (3 Familien mit 6 Kindern und 1 Mann): Michael Metzger (5), Joseph Metzger (4), Joseph Urich (3) und dessen Bruder Georg Urich. Oberamtman Fischinger befand diese Gruppe als zu klein und wollte sie überzeugen, sich einem anderen Verein anzuschliessen. Aber er blieb erfolglos, angeblich, weil die Animositäten zu gross waren. Alle diese Auswanderer haben die Überfahrt mit dem Schiff «Johanna Eliza» gemacht.

Der *Schupfarter* Auswandererverein des *Fridolin Müller* umfasste ursprünglich 59 Personen (10 Familien und 1 alleinerziehende Mutter mit insgesamt 31 Kindern, 6 Männer und 1 Frau). Von diesen haben 36 ihre Reise fortgesetzt. Davon 26 auf der «April», nämlich: Joseph Böni (2), Sebastian Erne, Bernhard Fischler (6), Franz Joseph Fliegau (6), Michael Herzog, Franz Kym (3), 7 Vollweisen des Simon Waldmeier (er und seine Frau sind auf Wieringen an Typhus gestorben). Anton Wirthlin (6) auf dem Schiff «Emanuel», Anna Maria Schib und Lambert Herzog auf dem Schiff «William». Von Fidel und Joseph Güntert wissen wir nicht, auf welchem Schiff sie weiter gereist sind. Heinrich Urech kehrt mit seiner Frau in die Schweiz zurück. Über die Zukunft von Andreas Ammann, Katharina Hohler (3), Leonz Metzger (5), Fridolin Müller (3) und Johann Müller (7) ist nichts bekannt.

Der *Wallbacher* Auswandererverein des *Sebastian Wunderlin* umfasste ursprünglich 38 Personen (7 Familien mit 17 Kindern, 6 Männer und eine Frau): Sebastian Wunderlin (5), Fridolin Wunderlin, Mathias Wunderlin, Wendel Böni (3), Joseph Brogli, Joseph Bürgi (6), Martin Businger (5), Melchior Dietwyler (3), Leonz Gerspach, Mathä Hürbin, Jakob Kym (7), Wendel Lenzi, Xaver Sutter (3). Von diesen haben 16 die Reise fortgesetzt, dazu kamen noch drei Personen, eventuell eine Witwe mit zwei Kindern, die sich dem ledigen Joseph Brogli angeschlossen haben. Martin Businger (2 Familienmitglieder waren gestorben) und Wendel Böni auf der «April», Sebastian, Fridolin und Mathias Wunderlin auf der «William». Joseph Brogli, Leonz Gerspach und Wendel Lenzi sind als abgereist notiert, aber ohne Angabe des Schiffs. Joseph Bürgi, Melchior Dietwyler und Mathä Hürbin sind angeblich mit ihren Familien in die Schweiz zurückgekehrt. Über den Verbleib der Familien Jakob Kym und Xaver Sutter ist nichts bekannt.

Der *Fricker* Auswandererverein des *Fridolin Mösch* umfasste ursprünglich 39 Personen (7 Familien und 3 alleinerziehende Mütter mit insgesamt 17 Kindern,

sowie 5 Männer). Von diesen sind Joseph Herzig (4), Joseph Meyer (4), Joseph Mettauer (3), Fridolin Mösch (4), Silvester Mösch und Blasius Rufli (5) in die Schweiz zurückgekehrt. Joh. Baptist Mettauer und Lucas Mösch sind am 1. Okt. mit der «William» und Benedikt Herzig (5) am 11. Okt. mit der «April» weitergereist. Über den Verbleib von Marianna Holinger (2), Paul Mettauer, Cecilia Meyer (2), Johann Rüggin (3), Fridolin Schumacher und Catharina Seiler (2) ist nichts bekannt.

Der *Wölflinswiler* Auswandererverein des *Marx Reimann* umfasste ursprünglich 66 Personen (11 Familien mit 43 Kindern und ein lediger Mann). Von diesen finden wir im Oktober nur noch 37 auf der «April», nämlich: Josef Fricker (4), Johann Herzog (2), Christof Hort (4), Marx Reiman (5), Johann Reimann (7), Witwe des Lorenz Reimann (5), Witwe des Fridolin Reimann (3), Witwe des Heinrich Waldmeier (7). 3 Familienväter und 9 Kinder sind an Typhus gestorben. Drei Frauen setzen die Reise als Witwen mit zusammen 12 Halbweisen fort. Michael Lenzi kehrt mit Frau und zwei Kindern in die Schweiz zurück. Über das Schicksal von Johann Lenzi (7), Joh. Martin Lenzi (ledig) und Joseph Schmid (5) ist nichts bekannt.

Ein siebter Verein aus dem Bezirk Rheinfelden, nämlich der *Wegenstetter* Verein der Vorsteher *Fridolin Herzog* und *Johann Wendelspiess* mit 31 Wegenstettern und 39 Personen aus anderen Orten, erhielt zwar vom Oberamt die Pässe am 27. April, figuriert aber nirgends in den Aufzeichnungen des Schweizer Konsulats in Amsterdam. Der Grund dürfte darin liegen, dass diese Leute das am 5. Mai vom Regierungsrat von ursprünglich 32 auf 250 Franken angehobene Depotgeld nicht aufbringen konnten und darum auf die Ausreise verzichteten. Ähnlich ist es dem dritten Auswandererverein aus dem Bezirk Laufenburg ergangen, nämlich jenem von *Gipf-Oberfrick* unter *Anton Sutter*. Er umfasste 46 Leute von Gipf und Oberfrick sowie 5 von Oberhof. Friedensrichter Johann Kalt wandte sich an den Regierungsrat mit einem eindringlichen Brief, in dem er die erbärmliche Situation in dieser Gemeinde schilderte und sich dafür einsetzte, dass den Auswanderungswilligen finanziell geholfen werde, da die Gemeinde dazu nicht in der Lage sei – offenbar ohne Erfolg.⁴⁰

Zur gleichen Zeit wie die Fricktaler wanderten auch Aargauer aus den Bezirken ennet des Juras aus. In den von Konsul von Planta angefertigten Einschiffungslisten finden wir folgende Auswanderervereine:⁴¹

Verein	Anzahl	Herkunft (Bezirk)	Ankunft NL	Überfahrt / Schiff
Joh. Jacob Märki, Adrian Märki & Carl Friedr. Gysi	117	Aarau, Brugg, Zofingen, sowie einige aus Baden, Kulm, Zurzach	20. März Amsterdam	09. 5./De Hoop ⁴²
Hans Heinrich Märki & Johann Itel	449 ⁴³	Brugg, Baden, Lenzburg, Muri, Zurzach, Aarau, Zofingen, Kt. LU	15. April Amsterdam	27. 6./Bubona 05. 7./April (237) ⁴⁴
Hans Jacob Bläuer	57	Brugg, Region Bötzingen	24. April Amsterdam	18. 5./John & Johanna Eliza
Rudolf Fäs	73	Kulm, Aarau, Lenzburg	24. April Amsterdam	18. 5./John & Johanna Eliza
Jacob Rüeegger	41	Zofingen, Aarau, Kulm	24. April Rotterdam	23. 5./The William ⁴⁵

Aus dem Tagebuch des Kapitäns de Groot über die tragische Reise der «April»

Dank den Aufzeichnungen des Holländers Dirk Cornelis de Groot, Kapitän der «April», wissen wir über das Schicksal dieses Emigrantenschiffs und seiner Passagiere genauer Bescheid. De Groot hatte nach der Reise, möglicherweise als Vorbereitung auf eine 1819 von der Regierung durchgeführte Untersuchung, in der er freigesprochen wurde, sein Logbuch abgeschrieben und in eine verständliche Sprache transkribiert. Diese Abschrift wurde 1913 von einem Mitarbeiter einer friesischen Zeitung unter Familiendokumenten gefunden. Er verwendete die Abschrift als Grundlage für eine Publikation über die tragische Reise der «April» in einer Zeitung, wobei er wichtige Passagen wortgetreu zitierte. Zwar konnte bis heute nicht eruiert werden, wo und in welcher Zeitung diese Publikation erschien, aber das als Vorlage dienende Manuskript blieb erhalten, wurde von einem in Kanada lebenden Holländer ins Englische übersetzt und dann vom amerikanischen Historiker Swierenga bearbeitet und publiziert.⁴⁶ Sowohl das Logbuch wie die von de Groot verfasste Abschrift gelten heute als verschollen. Das Folgende ist ein Auszug aus der Publikation des Historikers Swierenga ergänzt mit Erkenntnissen aus eigenen Nachforschungen in Amsterdam.

Am 12. Mai 1817 schliessen die Schiffsmakler Kress & Rodenbroek mit dem Amsterdamer Reeder Jan Frederick Zeeman einen Vertrag über den Transport der Auswanderer ab, um Auswanderer von Amsterdam nach Philadelphia zu transportieren. Zeeman hat zu diesem Zweck die Bark⁴⁷ «April» von einem Reeder in Danzig gepachtet, denn der Auftrag scheint verlockend und verspricht 36000 Gulden einzubringen, vorausgesetzt, das Frachtschiff würde innerhalb eines Monats für den Transport von Menschen umgebaut.⁴⁸ Offenbar traute Zeeman dem preussischen Kapitän, der das Schiff von Danzig nach Amsterdam überführt hatte, den Passagiertransport nicht zu und gab ihm den holländischen Kapitän Dirk Cornelis de Groot von Hollum (Insel Ameland) zur Seite.

Am 12. Juni ist der Umbau der «April» fertig und Kapitän de Groot geht mit 20 Mann Besatzung an Bord. Nach seinen Angaben hat das Schiff folgende Ausmasse: Länge 135 Fuss, Breite 33 Fuss, Tiefe 22 Fuss. Bei Zugrundlegung des holländischen Fussmasses (0.2831 m) ergibt dies L=38.2, B=9.3, T=6.2 m. Die Ladefähigkeit betrug 425 «Last Weizen» (983 Tonnen).⁴⁹ In einem Raum von 23.1 m Länge, 9.9 m Breite und 2.1 m Höhe sollen 1000 Passagiere in 62 Kojen untergebracht werden! Im Laderaum ist eine Art drittes Deck eingebaut worden, das auf etwa 90 m² und 1½ m Höhe weiteren 200 Passagieren Platz bieten soll!

Am 20. Juni gehen 400 Passagiere mit ihrem Gepäck an Bord. Sechs Tage später, als endlich Wind aufkommt, verlässt die «April» Amsterdam. «In diesem Moment, als die Passagiere vor Freude Musik machten und sangen, glichen wir eher einem Kriegsschiff als einem Handelsschiff», notiert der Kapitän in seinem Tagebuch. Doch Musik und Gesang sollten nicht lange dauern. Das Schiff läuft unweit von Amsterdam auf der Sandbank Pampus⁵⁰ auf und bleibt stecken.

In der Zwischenzeit sind die Amsterdamer Handelsleute zur Überzeugung gelangt, dass es aufgrund der politischen Lage besser sei, Schiffe, die den Kanal durchqueren, mit einem türkischen Pass auszustatten. Also beschliesst auch der Reeder Zeeman, für die «April» einen türkischen Pass zu beschaffen und das Danziger Schiff unter holländischer Flagge segeln zu lassen. Das verärgert den alten preussischen Kapitän derart, dass er sein Amt niederlegt und das Schiff verlässt. Jetzt ist de Groot alleiniger Kapitän.

Während Kapitän de Groot in Amsterdam noch verschiedene Angelegenheiten erledigt, navigiert der Lotse das von der Sandbank befreite Schiff an der Insel Pampus vorbei in das Markermeer/Ijsselmeer. Am 5. Juli werden in Texel die restlichen 800 Passagiere, darunter auch die Fricktaler, an Bord genommen. Am 11. Juli geht die «April» mangels günstigen Winds vor Texel vor Anker. Am 17. Juli kommt auch Kapitän de Groot an Bord, in der Hoffnung, bald auslaufen zu können. Doch es kommt anders.

Unter den Passagieren ist inzwischen Typhus ausgebrochen; auch den ersten Offizier und einen Teil der Mannschaft hat es erwischt. Unter diesen Umständen ist an ein Auslaufen nicht zu denken. Zudem hat de Groot festgestellt, dass die Nahrungsvorräte an Bord für eine Atlantiküberfahrt ungenügend sind. Er geht daher erneut nach Amsterdam, um die Angelegenheit mit seinen Auftraggebern, dem Reeder Zeeman und den Maklern Kress & Rodenbroek zu besprechen. Letztere sagen ihm, er solle ihnen die exakte Anzahl Passagiere nennen, und sie würden ihm dann die entsprechenden Lebensmittel liefern. Als de Groot am 23. Juli auf das auf der Reede von Texel liegende Schiff zurückkommt, hat sich die Situation dramatisch verschlechtert. Der Lotse geht krank vom Schiff und einige der Seeleute liegen mit Typhus in ihren Kojen unter Deck. Die Krankheit hat sich rasch verbreitet und bereits einige der Passagiere dahingerafft.

Am 27. Juli kommt der sogenannte Supercargo (Vertreter des Reeders, verantwortlich für die Fracht) und tauscht einige Kranke gegen neue Passagiere aus. Er ist darauf erpicht, mit der Fracht endlich in See zu stechen und bedrängt den Kapitän. Aber de Groot weigert sich angesichts der Besorgnis erregenden Situation. Laut de Groot hat das Schiff 1200 Passagiere, aber nur Nahrungsvorräte für 600 an Bord! Die Anzahl Kranker wächst und jeden Tag sterben sechs bis acht Menschen.

Der Kapitän erstattet seinem Auftraggeber Bericht über die Situation, worauf dieser ihn abermals nach Amsterdam beordert, um zusammen mit den Schiffsmaklern das weitere Vorgehen zu besprechen. Es wird vereinbart, mehr Lebensmittel an Bord zu bringen und dann das Glück zu versuchen und Segel zu setzen. De Groot notiert in seinem Tagebuch: «Ich hatte das Gefühl, dass mein Arbeitgeber und die Makler nicht wussten, was sie tun sollten in diesem Schlamassel.» De Groot heuert noch einige Seeleute an und kehrt nach Texel zurück, in der Absicht, mit Gottes Hilfe in See zu stechen, sobald die zusätzlichen Lebensmittel geliefert sind. Aber als er das Schiff betritt, ist alles viel schlimmer als zuvor. «Es war, als wäre die Pest an

Bord.» Der «Supercargo», ein junger Mann, wird krank und stirbt; auch der in Texel an Bord gekommene Lotse stirbt. Bis zum 18. August ist beinahe die gesamte Besatzung erkrankt und viele Passagiere sind gestorben. Die verlangten Lebensmittel sind zwar geliefert worden, aber an ein Auslaufen ist jetzt nicht zu denken.

Abermals wird der Reeder benachrichtigt. Dieses Mal kommt dieser sofort persönlich nach Den Helder, um zu sehen, wie dem Schiff und den Menschen geholfen werden kann. Die zwei Ärzte an Bord sagen, sie seien mit ihrem Latein am Ende. De Groot notiert in seinem Tagebuch: «Ich habe auf dem Deck 20 bis 30 Tote gezählt. Weil so viele gestorben sind, wird mir nicht erlaubt, sie auf Texel zu beerdigen. Aber ich brauche einen Platz, denn über Bord ins Meer werfen darf ich sie auch nicht.» Für die kranken Besatzungsmitglieder mietet der Kapitän ein Haus auf Texel, wo sie von einem guten Arzt betreut werden. Aber für die Passagiere nimmt das Elend seinen Fortgang.

Schliesslich sucht sich de Groot Rat beim Kommandanten der Admiralität und schlägt diesem vor, die Passagiere vom Schiff zu nehmen und in einem Fort auf Texel oder Wieringen in Quarantäne unterzubringen. Dann wolle er das Schiff reinigen und schliesslich mit den gesunden Passagieren in See stechen. Dieser wollte davon aber nichts hören. De Groot notiert in seinem Logbuch: «Nachdem der Kommandant seine Meinung kundgetan hatte, begann er unkontrolliert zu fluchen und hiess mich gehen. Ich war auch aufgebracht und fürchtete das Schlimmste. Wenn er und der Gouverneur von Texel nicht helfen würden, drohte ich, würde ich die Ankertaue kappen und das Schiff ins Nieuwediep driften lassen, oder wenn der Wind dies nicht zuliesse, würde ich das Schiff am Strand von Texel auf Grund setzen.» Dann verlässt de Groot den wütenden Kommandanten und begibt sich zum Gouverneur von Texel, bei dem er seinem Anliegen mit der gleichen Drohung Nachachtung verschafft. Der Gouverneur befürchtet, de Groot würde seine Drohung tatsächlich wahr machen und weist ihm einen abgelegenen Platz genannt «het Horntje»⁵¹ an, auf dem er seine Toten beerdigen kann. Darauf werden die Särge auf ein Boot verladen, an den bezeichneten Ort gebracht und von Arbeitern der Insel Texel begraben.

Der Gestank auf dem Schiff ist mittlerweile unerträglich geworden. Drei- bis viermal täglich wirft der Kapitän ein Pulver ins Feuer, um die Luft etwas zu reinigen. Seinem Tagebuch vertraut er seine Gedanken an: «Die Zustände, die ich mit meinen eigenen Augen sah, waren schrecklich. Doch meine Gefühle waren so abgestumpft, dass es mich nicht mehr berührte, wenn die Toten in einem Boot an Land gebracht wurden. Ich vernachlässigte alle meine religiösen Pflichten, denen ich bisher so getreulich nachgekommen war, obwohl ihre Ausübung nie passender gewesen wäre als zu dieser Zeit, da mich Gott hat sehen lassen, wie schwach der Mensch doch ist. Ja, selbst als einige meiner eigenen Leute starben, hatte ich keine Angst, krank zu werden, und es schien mir, als könne mir der Tod nichts anhaben. Mein Gewissen war ausgetrocknet und verschlossen: Ich lebte furchtlos.»

Der Kommandant der Admiralität entpuppt sich dann als weniger schlimm als befürchtet. Er schildert die Situation dem Gouverneur von Nordholland und setzt sich für die Passagiere an Bord der «April» ein. Am 27. August befiehlt er, dass die kranken Passagiere in Wieringen vom Schiff gehen und in Quarantäne genommen werden sollen. Der Leiter der Quarantänestation ist darüber gar nicht erfreut und gibt dem Kapitän die Schuld für all das Elend und die Not. Aber zum Glück wird der Kapitän von jeglicher Schuld frei gesprochen. «Jedoch erhielt ich strikten Befehl, keine Segel zu setzen und keine anderen Schiffe mit der Krankheit anzustecken. Sonst würde ich mit dem Gewehr zum Gehorsam gezwungen», schreibt de Groot.

Das Schiff wird gereinigt, was keine einfache Sache ist. Der Gouverneur von Texel hat Angst vor Ansteckungen und zieht sich immer mehr zurück. Jedermann meidet das Schiff und seine Bewohner. Die Passagiere auf Wieringen haben es nicht viel besser als jene auf dem Schiff. Im Gegenteil, wenn man dem Bericht des Kapitäns glaubt, ist das Elend dort noch grösser. Die Kranken müssen sich gegenseitig selbst helfen und die Pflege ist schlecht.

Am 11. September kommt ein Quarantänearzt an Bord um die Desinfektion des Schiffs zu überwachen. Als Vorsichtsmassnahme hat der Kapitän alles Verderbliche in Texel an Land bringen lassen. Der Arzt verteilt zahlreiche Töpfe im Schiff, deren Inhalt er anzündet, um das ganze Schiff auszuräuchern.⁵² Alle Luken und sonstigen Öffnungen werden dicht verschlossen, damit der Rauch als Desinfektionsmittel seine Wirkung tun kann. Die auf dem Schiff verbliebenen Passagiere müssen den ganzen Tag auf dem Deck zubringen. Erst nachdem diese Prozedur wiederholt worden ist, erhält der Kapitän eine Bescheinigung, dass das Schiff gesäubert sei.

Dann bricht ein weiteres Unheil über das Schiff herein. Zwei Zollbeamte kommen an Bord, um die versiegelten Güter, wie Salz, Gin und Wein zu kontrollieren. Das Unglück will es, dass ein Siegel gebrochen ist, worauf das ganze Schiff beschlagnahmt wird. Der Kapitän muss in Haarlem vor Gericht erscheinen, das ihm eine Busse von 6000 Gulden auferlegt. De Groot verteidigt sich aber so geschickt, dass die Busse schliesslich auf 600 Gulden reduziert wird. Der Reeder bezahlt die Busse und das Schiff wird freigegeben. Immer noch müssen die Passagiere auf Wieringen mit Nahrungsmitteln vom Schiff versorgt werden. Reeder Zeeman gibt nun dem Kapitän die Anweisung, die Versorgung der Passagiere auf Wieringen einzustellen. Aber die Regierung beharrt darauf und schickt den Polizeikommandanten mit einem Korporal und acht Soldaten, um einen Wochenvorrat an Nahrungsmitteln abzuholen, den der Kapitän herausrücken muss.

Eindrücklich ist Kapitän de Groots Beschreibung der Verhältnisse an Bord des Schiffs: «Die meisten Leute behalten ihre Kleider nachts an und waschen sich nur selten. Obwohl der Arzt das Schiff von Zeit zu Zeit räuchert, verbreitet sich ein beinahe unerträglicher Gestank. Dreimal am Tag wird Essen gekocht. Hinter dem Hauptmast befindet sich eine aus Backsteinen gemauerte Feuerstelle mit zwei Kupferkesseln von je 70 Eimer Wasser Inhalt (ca. 400 Liter). Jeden Morgen wird eine Ra-

tion Fleisch, Speck, Brot und Wacholderessig abgegeben. Erbsen und Gerste können die Passagiere beziehen soviel sie wollen, aber Wasser ist rationiert. Man kann sich leicht vorstellen, wie viel jeden Tag auf dem Schiff los ist.»

Am 7. Oktober wird abermals damit begonnen, Passagiere und ihr Gepäck an Bord zu nehmen. Das Leiden der Menschen steht ihnen ins Gesicht geschrieben. «Sie sehen mehr tot als lebendig aus», notiert der Kapitän im Logbuch. Einige müssen in Wieringen zurück gelassen werden, weil sie zu krank und zu schwach sind. Die Passagiere sind abgestumpft und gleichgültig geworden: Einer lässt seine kranke Frau zurück, Mütter trennen sich von ihren Kindern. Dies sei das Resultat der durch die Umstände verursachten Gefühlskälte, meint de Groot.

Als am 10. Oktober das Schiff zum Auslaufen bereit ist, sind etwa 700 Leute an Bord. Aber erst am andern Morgen werden die Anker gelichtet und die Segel gesetzt. «Weil das Gewicht der Passagiere nicht gleichmässig verteilt ist, beginnt das Schiff kräftig zu schwanken und die Leute werden hin und her geworfen, und dies just in dem Moment, als das Mittagessen (Suppe) verteilt wird. Die Suppe bedeckt bald das ganze Deck und die Leute taumeln darin umher», notiert de Groot. Aber die Leute gewöhnen sich bald an das Schwanken des Schiffs und die frische Meeresluft lässt sie aufleben, sodass es ihnen von Tag zu Tag besser geht. Aber das Schiff bleibt nicht von weiteren Schicksalsschlägen verschont.

In der Nacht vom 5. November ist der Hauptmast gebrochen und mit allem, was dran war, aufs Deck gekracht. Es ist ein Wunder, dass niemand ernsthaft verletzt wurde, denn es schliefen zu dieser Zeit nahezu 200 Menschen auf Deck, so der Kapitän.

Für Kapitän de Groot bricht nun eine kummervolle Zeit an. Nachdem er den ganzen Tag damit zugebracht hat, einen neuen Mast aufzurichten, fühlt er sich plötzlich unwohl. «Ich habe diesem Umstand zunächst keine grosse Beachtung geschenkt, aber in dieser Nacht und am folgenden Tag habe ich einsehen müssen, dass mich Gott mit der selben Krankheit geschlagen hat wie zuvor die Passagiere. Das Fieber hat mich so stark ergriffen, dass ich nicht mehr aufs Deck gehen können. Ja, tatsächlich bin ich nicht einmal mehr im Stande gewesen, für meine Leute das Morgen- und das Abendgebet zu sprechen. Nichts schien in dem Moment schlimmer als der Tod, denn ich hatte meinen Beschützer und Erlöser vergessen. Ja, ich wusste, ich hatte keinen Stellvertreter in meiner Not. Wenn Gott mir mein Leben nehmen würde, müsste ich vor dem Jüngsten Gericht ohne einen Advokaten erscheinen.» Der gute Mann ist sehr beunruhigt, versucht aber die Sache in Ordnung zu bringen. «Ich habe den Schiffsführer kommen lassen, habe ihm meine Schlüssel übergeben und ihm erklärt, was bei der Ankunft in Amerika zu tun sei und welche Geschäfte er erledigen müsse, und dass er meine Habseligkeiten und meinen Lohn meiner Frau anvertrauen soll, und dass er verantwortlich sei für alles, was ich ihm aufgetragen, und dass er nun der stellvertretende Kapitän sei. Als die Mannschaft dies hörte, waren die Männer traurig, denn ich hatte mein Leben mit ihnen

verbracht. Als ich alles geregelt hatte, ergab ich mich in mein Schicksal, was immer es auch sein würde. Jedoch, wenn mein Kopf klar war, bedrückte mich der Gedanke an Frau und Kinder sehr.»

Dank seiner robusten Konstitution übersteht der Kapitän die heftigen Attacken der Krankheit. Nach 21 Fieberschüben beginnt er heftig zu bluten, was, nach den Aussagen des Schiffsarztes, die Krankheit gebrochen hat. Langsam erholt er sich und kann seine Arbeit als Kapitän wieder aufnehmen, was dringend nötig ist, wie er schreibt. Östlich von Neufundland, in 46°–47° nördlicher Breite, sind sie im Golf von Storyde heftigen Stürmen ausgesetzt. Es ist kalt und es herrscht bitterer Frost und Schneetreiben. Von Neufundland segeln sie der Küste entlang bis zur Mündung des Flusses Delaware.

Am 25. Dezember nehmen sie an der Mündung des Delaware einen Lotsen an Bord. Am Abend gehen sie bei New Castle vor Anker, 40 km von Philadelphia entfernt. Wegen fehlenden oder ungünstigen Windes bleiben sie bis am 31. Dezember sitzen. Aber da der obere Teil des Delaware Flusses vereist ist, können sie ohnehin nicht nach Philadelphia gelangen, was eigentlich ihr Ziel gewesen wäre. So wird beschlossen hier an Land zu gehen.⁵³ «Die Freude der Leute war gross, als sie Land sahen, aber noch viel grösser jetzt, da sie den Fuss darauf setzen können», schreibt de Groot.

Nachdem de Groot das Schiff gegenüber den Zollbeamten ausgewiesen hat, macht der Frachtführer mittels Zeitungsinseraten bekannt, dass bei New Castle ein Schiff vor Anker liege mit Auswanderern, die eine Anstellung suchen. Etwa die Hälfte der Passagiere sind sogenannte «Redemptionisten», das heisst Auswanderer, die ihre Passage vom zukünftigen Arbeitgeber bezahlen lassen, dem sie sich als Gegenleistung vertraglich als «weisse Sklaven auf Zeit» verdingen. Als solche können sie wie eine Handelsware auch weiterverkauft werden, solange der Vertrag gültig ist. Erst nach Ablauf des Vertrags können sie als freie Menschen ein unabhängiges Leben beginnen. Der Kapitän schreibt dazu in sein Tagebuch:

«Bald kamen von überall her Farmer, um unsere Leute anzuheuern. Jeden Morgen war unsere Kajüte voll mit Landwirten und Handwerkern, die nach Belieben Männer oder Frauen als Bedienstete auswählten. Das zog sich meist bis in den späten Nachmittag dahin. Das ganze glich einem Zirkus, und die Kajüte einer Taverne. Wenn einer gefunden hatte, was er wollte, kam er in meine Kajüte, um den Vertrag zu unterzeichnen, wonach sich der Auswanderer für 3–4 Jahre verdingte und der Arbeitgeber die Reisekosten bezahlte. So ging der Menschenhandel mehrere Tage lang. Ich hatte 42 Waisenkinder an Bord, deren Eltern auf Texel (beziehungsweise Wieringen) gestorben waren. Das älteste war zwischen 12 und 14 Jahre alt. Auch für diese Kinder wurde gesorgt. Die Mädchen hatten ihrem Meister gewöhnlich bis zu ihrem 22. und die Knaben bis zu ihrem 20. Altersjahr zu dienen, bevor sie in die Freiheit entlassen wurden. So wollte es das Gesetz, und dem mussten sie sich fügen. Sie erhielten einen schriftlichen Vertrag, der festhielt, wie lange sie zu dienen hatten,

und daran mussten sie sich halten. Am anrührendsten fand ich es, wenn Bruder und Schwester von einander getrennt wurden. Sie weinten schrecklich, wenn sie ins Landesinnere verreisten, der eine hierhin, die andere dorthin, manchmal 20 Meilen von einander entfernt. Ich sah auch Eltern, die sich von ihren Kindern trennten, ohne irgendwelche Gefühle zu zeigen. Ich könnte ein Buch schreiben über das Verhalten von Menschen, wenn ich ins Detail gehen wollte.»

Während der neun Monate an Bord der «April» hatte der Kapitän manches erlebt. Während der Überfahrt waren 70 Passagiere (10 Prozent) gestorben, Kinder wurden geboren, und zwei Paare wurden vom Kapitän und vom Frachtführer getraut. Diese Ehen wurden an Land von einem Pfarrer bestätigt. «Manchmal mussten wir auch Leute bestrafen. Aber es gab keine Prügelstrafen, sondern Kürzung der Essensrationen. Wer etwas gestohlen hatte, wurde zur Sühne aufrecht an einen Mast gebunden. Bei schwerwiegenderen Vergehen wurde ein eigentliches Gerichtsverfahren nach der Landung angedroht.» Aber de Groot konnte sich nicht über das Betragen seiner Passagiere beklagen. Weil die Nachricht über das tragische Schicksal dem Schiff vorausgeeilt war, hatte die «Deutsche Gesellschaft von Philadelphia» einen Untersuchungsausschuss bereitgestellt, um den Fall noch auf dem Schiff zu untersuchen. Die Passagiere gaben aber einhellig zu Protokoll, dass sie vom Kapitän gut behandelt worden seien, und dass dieser gut für sie gesorgt habe, sogar auf der Reede von Texel. Die Untersuchung entlastete den Kapitän auch hinsichtlich des Ausbruchs der Krankheit, die man auf das Zusammengepferchtsein so vieler Leute auf so engem Raum zurückführte.

Während die Menschen mehr als 80 Tage auf dem Schiff verbrachten, hatte die eigentliche Überfahrt 75 Tage gedauert. Viel länger hätte es nicht mehr gehen dürfen, denn der Lebensmittelvorrat war praktisch erschöpft. Der letzte Passagier konnte das Schiff am 7. Februar verlassen. Hundert der ältesten und für einen Arbeitgeber am wenigsten attraktiven Passagiere wurden in einem Haus untergebracht, bis es dem Frachtführer gelungen war, für sie einen Abnehmer zu finden. Nachdem alle Passagiere gegangen waren, liess der Kapitän das Schiff reinigen und wieder in Stand setzen. Wegen des harschen Winters wurde es Mai, bis das Schiff wieder bereit war. Nachdem Kapitän de Groot alles Notwendige erledigt und Herrn C. W. Haskin in Philadelphia das Geld zuhanden seines Reeders übergeben hatte, setzte er am 13. Mai 1818 Segel Richtung Surinam.⁵⁴

De Groot muss sich bei einer späteren Reise in Philadelphia nach dem Schicksal seiner Passagiere erkundigt haben, denn er widmet den Schluss seines Tagebuchs, das er später abgeschrieben hat, den Passagieren: «Ich gebe zu, dass ich die Geschichte hier und dort ein wenig geschönt habe, als ich sie in lesbares Holländisch übersetzte. Vielen meiner Passagiere, die in der Umgebung von Philadelphia dienten, erging es ganz gut. Sogar die Mädchen, die ich wegen der anderen Kleidung zunächst nicht mehr erkannte, waren angesehen, obwohl es nicht alle gleich weit gebracht hatten.»

Chronologie der Ereignisse im Überblick

2. April 1817	7 Fricktaler Auswanderervereine beginnen in Basel die Schiffsreise nach Holland. Ankunft in Muiden bei Amsterdam am 24. April.
Ende April	Der 8. Fricktaler Auswandererverein (Magden) tritt die Reise an. Ankunft in Muiden Ende Mai.
12. Mai	Die Makler Kress & Rodenbroek schliessen mit dem Eigentümer des Frachtseglers «April» einen Vertrag für einen Auswanderertransport nach Philadelphia. Das Schiff wird zum Menschenfrachter umgebaut.
12. Juni	Der Umbau der «April» ist abgeschlossen, Kapitän und Mannschaft gehen an Bord.
ab 20. Juni	Etwa 400 Passagiere gehen in Amsterdam an Bord der «April».
ab 5. Juli	Etwa 800 Passagiere, darunter die 384 Fricktaler und 237 des Vereins Märki & Itel, gehen in Texel an Bord der «April».
11. Juli	Wegen ungünstiger Winde bleibt die «April» in Texel vor Anker.
17. Juli	Erste Typhusfälle treten auf.
23. Juli	Die Situation verschlechtert sich, zahlreiche Todesfälle.
18. August	Ganze Besatzung erkrankt. Dutzende Passagiere sind gestorben.
27. August	Auf Befehl des Gouverneurs werden die kranken Passagiere auf der Insel Wieringen in Quarantäne gebracht.
11. September	Das Schiff wird unter Aufsicht eines Arztes desinfiziert.
7. Oktober	Transportfähige Passagiere werden wieder aufgenommen.
11. Oktober	Die «April» läuft aus.
5. November	Der Hauptmast bricht, ein Notmast wird aufgerichtet.
25. Dezember	Die «April» geht bei New Castle, Delaware, vor Anker.
31. Dezember	Es wird entschieden, die Passagiere in New Castle an Land zu lassen.
7. Februar 1818	Die letzten Passagiere verlassen das Schiff.
13. Mai	Nach Reinigung und Reparaturen sticht die «April» in See nach Surinam.
12. Mai 1819	Kapitän de Groot kehrt mit der «April» nach Texel zurück.

Anhang: Vertrag für die Seereise nach Philadelphia⁵⁵

«Wir Endes Untergeschriebene, ich *Dirk Cornelis de Groot* Kapitain vom Schiff April zur einen, und wir Passagiere zur anderen Seite, nehmen an, und verpflichten uns hiemit wie Leute von Ehr.

Fürs erste wir Passagieren um mit obengemeldetem Kapitain *Dirk Cornelis de Groot* unsere Reise von hier anzunehmen nach Philadelphia in Nordamerika, uns während der Reise still, und als gute Passagiers verpflichtet sind, zu getragen, und mit der hier unten gemeldete, zwischen dem Kapitain und uns übereingekommene Speisen vollkommen zufrieden zu seyn, und in Ansehung des Wassers und weitere Provision, wenn es die Nothwendigkeit durch widrigen Wind oder lange Reise erfordert, zu schicken nach den Maassregeln, so der Kapitain nothwendig finden wird.

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

Die, so im Stande sind selbige in Amsterdam zu bezahlen, geben ein Person, es sey Mann oder Weib	<i>hundert + siebenzig Gulden</i>	<i>F 170.-</i>
Kinder unter 4 Jahr alt, sind frey.		<i>-.-</i>
Von 4 bis unter 14 Jahren zahlen ...	<i>fünf + achtzig Gulden</i>	<i>F 85.-</i>
Von 14 Jahren, und älter zahlen	<i>hundert + siebenzig Gulden</i>	<i>F 170.-</i>
Die, so hier nicht bezahlen können, und in Philadelphia bezahlen wollen, geben: es sey Mann oder Weib	<i>hundert + neunzig Gulden</i>	<i>F 190.-</i>
Kinder unter 4 Jahren sind frey.		<i>-.-</i>
Von 4 bis unter 14 Jahren zahlen	<i>fünf + neunzig Gulden</i>	<i>F 95.-</i>
Von 14 Jahren, und älter zahlen	<i>hundert + neunzig Gulden</i>	<i>F 190.-</i>

Die, so ihre Fracht in Amerika zahlen, sollen gehalten sein, selbige in 10 Tügen nach Ankunft beyzubringen. Keinem Passagier soll erlaubt seyn ohne Fürwissen des Kapitäns in Amerika vom Schiff zu gehen, und besonders solche, so ihre Fracht noch nicht bezahlt haben. Sollte einer der Passagiers auf der Reise mit dem Tode abgehen, so soll die Familie eines solchen, wenn er von hier aus über die Halbschied des Weges stirbt, verpflichtet seyn, seine Fracht zu bezahlen; stirbt er aber an dieser Seite des Halbweges, soll der Verlust für Rechnung des Kapitäns seyn.

Dahingegen verpflichte ich Kapitain *Dirk Cornelis de Groot* mich, die hierunter gezeichnete Passagier von hier getreulich (wenn Gott mir eine glückliche Reise gibt) überzuführen nach Philadelphia in Nordamerika, ihnen die nöthige Bequemlichkeit im Schiff zu machen, und ferner zu versehen mit den am Fuss dieses gemeldten Speisen, für welche Überfahrt mir die obengemeldte Fracht muss bezahlet werden, und wofür täglich unter denen Passagiers soll ausgetheilet werden, nemlich einer ganzen Fracht, eine halbe aber in Proportion, und Kinders nichts:

Sonntags	Ein Pfund Rindfleisch mit Gersten. Zwey Kuppen für fünf Frachten.
Montags	Ein Pfund Mehl, und ein Pfund Butter für die ganze Woche.
Dienstags	Ein halb Pfund Speck mit Erbsen gekocht. Drey Kuppen für fünf Frachten.
Mittwochs	Ein Pfund Mehl.
Donnerstags	Ein Pfund Rindfleisch mit Ärdäpfel. Ein Viertel Fass für fünf Frachten.
Freytags	Ein halb Pfund Reis.
Samstags	Ein halb Pfund Speck mit Erbsen, drey Kuppen für fünf Frachten, ein Pfund Käs, und 6 Pfund Brod für die ganze Woche.

Ein Maass Bier, und ein Maass Wasser per Tag, und 2 Gläser Genever per Tag. Da das Bier sauer wird, und für die Gesundheit der Passagieren äusserst schädlich ist, so wird nur für einen Theil der Reise Bier mitgenommen, und wenn dieses aus ist, doppelt Portion Wasser gereicht, die Halbschied des Wassers muss zum Kochen hergegeben werden. Auch soll Essig auf dem Schiff mitgenommen werden, nicht allein dasselbige reinlich zu halten, um allezeit gute und frische Luft zu machen, sondern auch besonders zur Erquickung der Leute.

Wir versprechen Obengemeldtes Alles nachzukommen, und verbinden zu dem Ende unsere Personen, und Güter wie nach Rechten.

Actum in Amsterdam den [...?] 1817

Unterschriften des Kapitäns und der Passagiere»

Anmerkungen

- ¹ Nold Halder: Geschichte des Kantons Aargau, Bd. 1, Aarau 1953, 259 ff. Berthold Wessendorf: Die überseeische Auswanderung aus dem Kanton Aargau im 19. Jahrhundert, in *Argovia* Bd. 85, Aarau 1973, Kapitel 1, 17 ff.
- ² StAAG R01.IA05/0006, RRB vom 19. 9. 1822. Dieser regierungsrätliche zusammenfassende Bericht enthält eine vom Schweizer Konsulat in Amsterdam erstellte Passagierliste der «April» per 28. 8. 1817. Von den 638 Personen, seien jedoch, wie sich nachträglich herausstellte, 94 Fremde gewesen (Leute aus andern Kantonen oder aus Süddeutschland).
- ³ «Beschreibung über die traurigen Ereignisse, so bei der Zeit des Unterzeichneten in unserem Vaterlande, und vorzüglich im Fricktal und auch besonders in hiesiger Gemeinde sich zugetragen haben, vom Jahr 1788 bis 1842.» Gemeindearchiv Magden (bisher unveröffentlicht).
- ⁴ Allein vom 1. 3. 1799–9. 2. 1801 (Friede von Lunéville) erlitt Magden Kriegsschulden von 103 568 Gulden, nicht eingerechnet die Kriegslasten von 1792–1798 sowie die späteren. Zudem fielen 1799/1800 170 Stück Grossvieh der Rinderpest (Stäubli spricht von Gallensucht) zum Opfer.
- ⁵ Am 15. Dezember 1813 wurde von den Alliierten in Freiburg i. Br. der Einmarsch in die Schweiz beschlossen, und seit dem 21. Dezember ergossen sich 130 000 Verbündete über die Brücken von Basel, Rheinfelden, Eglisau und Schaffhausen in das von allen guten Geistern verlassene Land. (Nold Halder: Geschichte des Kt. AG, Bd. 1, Aarau 1953; 194).
- ⁶ Im Internet findet man unter «Tambora» zahlreiche Seiten, die diesen Vulkanausbruch beschreiben.
- ⁷ Listen der Lebensmittelpreise in «Wöchentliche Nachrichten aus dem Berichtshaus zu Basel» und «Aargauisches Intelligenz-Blatt» der Jahre 1816/17.
- ⁸ Eine Suppe für Bedürftige, benannt nach ihrem Erfinder Sir Benjamin Thompson, Graf Rumford. Dieser wurde 1753 in Massachusetts (USA) geboren und floh als loyaler Brite während des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges nach England, wo er 1784 zum Ritter geschlagen und in die Royal Society aufgenommen wurde. Er ging kurz darauf nach München und trat in die Dienste des Bayerischen Kurfürsten Karl Theodor ein, der ihm für seine Verdienste 1791 den Titel Graf Rumford verlieh. Er betätigte sich vor allem als Militär- und Experimentalphysiker, schlug aber auch viele Neuerungen auf küchentechnischem Gebiet vor. So führte er u. a. in Bayern die Kartoffel ein und entwickelte verbesserte Küchenherde. Er starb 1814 in Auteuil bei Paris.
- ⁹ StAAG R01.IA05/0006, 14. 2. 1817.
- ¹⁰ StAAG: «Hochobrigkeitlich privilegiertes Aargauisches Intelligenz-Blatt», 8. Hornung 1817.
- ¹¹ Das Depotgeld sollte dazu dienen, denjenigen, welche es zwar bis Holland geschafft hatten, aber die Überfahrt nicht antraten, die Heimreise zu sichern.
- ¹² StAAG R01.IA05/0006, 19. Februar 1817. Nachdem die Bundeskanzlei am 14. April eine Warnung des Konsuls von Planta veröffentlichte, wonach die Polizeibehörde von Amsterdam drohte, «alle diejenigen Fremden aus dem Umfang der Stadt wegzuwiesen, und in Zukunft davon auszuschliessen, die sich über die Mittel ihres Unterhalts nicht hinlänglich ausweisen könnten», erhöhte der Kleine Rat am 5. Mai diesen Betrag auf Fr. 250. Dies hat in verschiedenen Gemeinden zu Schwierigkeiten geführt, vor allem dort, wo Auswanderer aufgrund der früheren Verfügung bereits ihr Haus verkauft hatten, aber diesen Betrag nicht aufbringen konnten (z. B. Wegenstetten, Gipf-Oberfrick). Gleichzeitig wurde eine Mindestgrösse von 50 Köpfen pro Verein verlangt.
- ¹³ Diese Konvention regelte die Schifffahrt auf dem sog. konventionellen Rhein. Von Strassburg bis zur holländischen Grenze wurde die Schifffahrt von vielen Zöllen befreit aber mit einem gemeinschaftlichen Oktroi belegt. Köln und Mainz wurden als sog. Stationshäfen mit Umschlagsrecht anerkannt.
- ¹⁴ Paul Koelner: Die Basler Rheinschifffahrt vom Mittelalter zur Neuzeit, Basel 1954, 76.
- ¹⁵ Für diesen Transport kommen in Frage: Der damalige Zunftmeister Christoph Mäglin, die Schifflleute Christoph Brenner, Andreas Frey, Lucas Pfannenschmied und Jacob Schuler. Jacob Hindenlang wurde eben erst als Schiffsknecht aufgenommen und hatte noch ein Jahr zu dienen, bevor er die Würde eines Schiffmanns erlangte. Er dürfte aber mit von der Partie gewesen sein und dabei Erfahrungen für seine grossen Auswanderertransporte von 1816/17 gesammelt haben. Er wurde 1825 Meister der Schiffleutenzunft als Nachfolger von Peter Brändlin.
- ¹⁶ Andreas Frey (* 1755) entstammte einer Schifferfamilie. Er wurde 1781 «Sechser» der Schiffleutenzunft und war seit 1815 deren Zunftmeister († 3. 1. 1817).
- ¹⁷ Fritz Weiss: Zur Geschichte der Basler Rheinschifffahrt und der Schiffleutenzunft, im Basler Jahrbuch 1901, 139 ff.
- ¹⁸ Segel, das mittels einer Spiere aufgehoben wird.
- ¹⁹ Oberster Rand und Abschluss der Bordwand eines offenen Bootes. Im Dollbord befinden sich die Dollen, die als Auflage für die Riemen dienen.
- ²⁰ Werner Böcking: Schiffe auf dem Rhein in drei Jahrtausenden, Moers 1979, 91.

- 21 Eduard Wirz: Wie man früher nach Amerika reiste, im Basler Jahrbuch 1941, 80. Koelner, 80.
- 22 Muiden liegt ca. 12 km östlich von Amsterdam an der Mündung der Vecht ins Markermeer (südliches IJsselmeer, vor 1932 Zuiderzee genannt). Das Städtchen war Zwischenziel für viele Auswanderer, die auf dem Rhein nach Holland fuhren, wo sie dann ein Schiff nach Nordamerika bestiegen. Die Rheinschiffer wechselten in Utrecht vom Rhein auf die sogenannte Utrechter Vecht, die während Jahrhunderten (bis zur Fertigstellung des Amsterdam-Rhein-Kanals im Jahre 1952) die wichtigste Verbindung vom Rhein zur Zuiderzee und damit zur Nordsee war.
- 23 Halter gibt 1100 an, von Planta nennt 1200. Vielleicht sind unterwegs noch weitere Passagiere zugestiegen.
- 24 StABS Auswanderung A6 (Allgemeines und Einzelnes 1801–1818), Fasc. 142.
- 25 StABS Auswanderung A6 (Allgemeines und Einzelnes 1801–1818), Fasc. 222.
- 26 Wessendorf, 35f.: Bernhard Steiner, Schreiner von Schafisheim, war 1812 nach Amerika ausgewandert und hatte mit dem Handel von Uhren und Spielzeugen in kurzer Zeit ein kleines Vermögen erworben. In einem Brief vom 28. 7. 1816 kündigte er an: «... so komme ich in 2 oder 3 Monaten nach Europa zum letzten Mal, um etliche brafe Familien mit hinüber zu nehmen, die den Landbau verstehen ...». Wie viele «Steinerleute» in Märkt zugestiegen sind, ist nicht bekannt. StAAG R01.IA05/0004 Auswanderungsakten 1822–1833, Faszikel 59, 5: Gemäss einem Bericht des Regierungsrates vom 26./30. 10. 1827 hatte sich Steiner (3 Personen) entweder auf der Bubona (20. Juni 1817) oder auf der April (5. Juli 1817) eingeschifft. Ende 1817 reisten Steiners Schwestern und Schwäger und weitere Verwandte, insgesamt 37 Personen, nach Nordamerika und gründeten in Illinois die einzige geschlossene Aargauer Kolonie in der Neuen Welt, Neu-Lenzburg. (Halder, Geschichte d. Kt. AG, 260).
- 27 StAAG R01.IA05/0006, 28. August 1817.
- 28 Texel ist die grösste und westlichste der Westfriesischen Inseln in der Provinz Nordholland. Auf ihr versorgten sich während Jahrhunderten die Schiffe der Niederländischen Ostindien-Kompanie mit Nahrung und Frischwasser, bevor sie ihre lange Reise antraten. Zwischen Texel und dem gegenüberliegenden alten, stark befestigten Marinehafen Den Helder (Zum Höllentor) an der holländischen Nordseeküste war damals die einzige für grössere Schiffe passierbare Durchfahrt von der Nordsee in die Zuiderzee (IJsselmeer) und somit nach Amsterdam. Heute erfüllt der Nordseekanal diese Funktion.
- 29 Vermutlich handelte es sich um sieben Fricktaler Vereine (exkl. Verein Bürgi, Magden) mit insgesamt 317 Personen, ev. war auch der Verein Rüegger dabei. Dieser Transport wurde vermutlich vom erfahrenen Andreas Frey, Meister der Schifflenzunft, durchgeführt.
- 30 Dieser Transport wurde vermutlich von Peter Brändlin durchgeführt. Brändlin, ein vom Fischer zum Schiffer mutierter Kleinbasler, hatte in der damaligen Basler Zeitung «Wöchentliche Nachrichten aus dem Berichtshaus zu Basel» am 13. und 27. Februar 1817 angezeigt, dass er Ende April mit Unterstützung eines durch vielfache Reisen auf dem Rheinstrom erprobten Schiffmann eine Fahrt mit Passagieren nach Amsterdam mache, zu der noch einige Plätze zu vergeben seien. Brändlin war 1808 zum Meister der Fischerzunft gewählt worden. Nachdem er zu den Schifflenten gewechselt hatte, wurde er 1817 als Nachfolger des verstorbenen Andreas Frey zu deren Zunftmeister gewählt. (StABS, Zunftarchiv, Schifflenzunft)
- 31 Am 5. Mai erhöhte der Kt. Aargau das Depotgeld für die Aushändigung eines Passes auf Fr. 250.–, der Kt. Basel verlangte ab 17. Mai die Hinterlegung eines Wechsels über Fr. 200.–, für Kinder über 4 Jahre jeweils die Hälfte. Dies war die Reaktion auf die am 14. April von der Bundeskanzlei veröffentlichte Warnung von Konsul von Planta, wonach die Polizeibehörde von Amsterdam beschlossen hatte «alle diejenigen Fremden aus dem Umfang der Stadt wegzuweisen, und in Zukunft davon auszuschliessen, die sich über die Mittel ihres Unterhalts nicht hinlänglich ausweisen könnten». (publiziert im «Schweizerboten» Nr. 18, 1. 5. 1817)
- 32 StAAG R01.IA05/0006, 13. Mai 1817.
- 33 StAAG R01.IA05/0006, 28. 8. 1817. Nach diesem Bericht des Konsuls von Planta sind die Fricktaler an Bord gegangen, als sich die April bereits in Texel befand. Sie dürften die letzten gewesen sein, denn es hatten nicht alle Platz. Wer keinen Platz mehr fand, wurde wieder von Van Olivier, d'Arnaud & Co. übernommen und auf dem Schiff William untergebracht.
- 34 Die Krankheit wurde von einem Mitglied des Sanitätskollegiums, Mr. Sonnaville, der das Schiff besucht hatte, als «Gallen-, Faul- und Nervenfieber» (fièvre bilieuse putride nerveuse) bezeichnet, was damals die Bezeichnung von Typhus war. (StAAG R01.IA05/0006, 6. 9. 1817, Brief v. Plantas an Bern.)
- 35 Die frühere Watteninsel wurde im Rahmen der Trockenlegung der Zuiderzee (1920–1932) durch Eindeichung mit dem Festland verbunden. Hauptort der Insel Wieringen ist das Dorf Hippolytus-hoef.
- 36 Der Ort ist benannt nach Oberst Ebenezer Zane, einem Veteranen des Unabhängigkeitskrieges, der

- im Auftrag der Bundesregierung den «Pioneer-Trail» durch das dicht bewaldete Ohio-Tal «brannte» (Brandrodung).
- 37 Die ersten zwei Farmen sind später in der Stadt Zanesville aufgegangen.
- 38 Es muss zwei «William» gegeben haben. Die englische Brigg «The William» hat am 23. 5. mit dem Verein Rüeegg Rotterdam verlassen, ist ohne Lebensmittel in Lissabon zwischengelandet und von dort am 20. August nach Amerika weitergesegelt. Bei einer mittleren Überfahrtszeit in westlicher Richtung von 40 Tagen konnte sie unmöglich schon nach sechs Wochen wieder zurück sein, um am 1. Oktober eine zweite Überfahrt zu machen. Diese zweite «William» hatte übrigens auch einen andern Kapitän und einen anderen Reeder.
- 39 Gemäss Logbuch von Kapitän de Groot war das Schiff am 11. Oktober ausgelaufen. Wahrscheinlich hatte es erst am 12. die Zollstelle passiert und den Generalpass erhalten.
- 40 StAAG R01.IA05/0006, 18. Mai 1817.
- 41 Mehr darüber bei Wessenberg (Argovia Nr. 85, 1973), 48 ff.
- 42 Von den 350 Passagieren auf der de Hoop «starben aus Mangel an Lebensmitteln und Arzneien, die der unmenschliche Kapitän aus Gewinnsucht anzuschaffen unterlassen hatte, 44 Erwachsene und 40 Kinder». (Wirz im Basler Jahrbuch 1941, 90)
- 43 StAAG R01.IA05/0005, Fasc. 59, Nr. 34. Bericht der Commission des Innern vom 26./30. Oktober 1827. Von diesen 449 sind 87 in Holland gestorben, 81 heimgekehrt, 5 in Holland geblieben, 82 auf der Bubona und 121 auf der April gesegelt, 5 mit Herrn Kraanstuiver und 3 mit Bernhard Steiner gereist. Das Schicksal der restlichen 65 ist unbekannt.
- 44 Von den 237 Personen des Vereins Märki & Itel, die am 5. Juli an Bord der April gingen, traten im Oktober schliesslich nur 121 die Überfahrt auf der April an.
- 45 Rüeegg hatte einen Vertrag mit einem Schiffshauptmann und Eigentümer namens Poulter gemacht und im Voraus 6000 Franken bezahlt. Poulter liess das Schiff unter dem Kommando des wenig erfahrenen Engländers John Darton (er war bisher nur der Küste entlang gesegelt) und einem preussischen ersten Offizier – vermutlich Kapitän F. E. Holtz, der die April verliess, nachdem er sie von Danzig nach Amsterdam überführt hatte – mit ungenügenden Lebensmitteln in See stechen. Darton legte vor Plymouth an, um Lebensmittel aufzunehmen. Dann segelte er, aus unbekanntem Gründen, nach Lissabon, wo er am 5. Juli wieder ohne Lebensmittel eintraf und beim Schweizer Generalkonsul Edouard de Meuron um Hilfe bat. Dieser liess das Schiff, das 61 Aargauer, 21 Berner, 6 Solothurner, 4 Luzerner und 2 Badische an Bord hatte, neu verproviantieren und ersetzte den in jeder Hinsicht untauglichen preussischen ersten Offizier durch einen ausgezeichneten Navigator, der ihm vom dänischen Konsul empfohlen wurde. 10 Landsleute konnte er überzeugen in Lissabon zu bleiben. Die anderen setzten die Reise auf der Brigg William (einer Nusschale von 75 Tonnen) am 20. August fort. Die Rettungsaktion hatte de Meuron 7500 Franken gekostet, welche der Bund von den betroffenen Kantonen zurückforderte. (StAAG R01.IA05/0006, 28. 08. 1817)
- 46 Robert P. Swierenga: Captain De Groot's Account of the Tragic Voyage of the April, in *The Palatine Immigrant* Vol. XVIII, No. 2 (1993), 82–91.
- 47 Die hölzerne Dreimast-Bark mit zwei Decks war in der ersten Hälfte des 19. Jh. das gebräuchlichste Frachtschiff. Die Bark hatte einen relativ grossen Laderaum. Sie unterschied sich vom Vollschiff dadurch, dass nur Fock- und Grossmast mit Rahsegeln bestückt waren, während der hintere Mast (Besanmast) Schratsegel trug. Dadurch waren die Barkschiffe einfacher zu bedienen und kamen mit einer kleineren Besatzung (15–20 Mann) aus, was sich günstig auf die Frachtkosten auswirkte.
- 48 Laut Angaben im Amsterdamer Schiffahrtsmuseum war die «April» eine 1810 in Danzig gebaute Dreimast-Bark mit zwei Decks. Gewicht 532 Tonnen, Länge 130 Fuss (40.8 m), Breite 33.17 Fuss (10.4 m), Tiefgang 16.5 Fuss (5.2 m, umgerechnet aus preussischen Fuss à 0.3138 m). Ladekapazität 380 Roggen-Last (ostfriesisch zur Zeit Napoleons à 1.871 t, also 711 Tonnen, was einem Laderaum von etwa 1235 m³ entspricht). Das Schiff wurde bis zur Übernahme durch den Holländer D. C. de Groot vom preussischen Kapitän F. E. Holtz geführt. (Siehe: J. van Sluijs, *Ned. Koopvaardijshepen*, 87 / *Shipp-Register* 1823 Nr. 1071 / *Amsterdamse Courant* 26. 4. 1816; 3. ?. 1818; 20. 6. 1819; 13. 3. 1820 [Nationalbibliothek Den Haag]).
- 49 Die Angaben aus dem Schiffahrtsmuseum und aus de Groot's Tagebuch weichen etwas voneinander ab.
- 50 Pampus ist ca. 3.3 km nördlich von Muiden im IJsselmeer (früher Zuiderzee) gelegen. Auf der Sandbank wurde zwischen 1887–1895 ein Fort errichtet, das zum Verteidigungsgürtel von Amsterdam gehörte (heute Museum).
- 51 Später Platz einer Mülldeponie; heute Fährhafen von Texel.
- 52 Verräuchert wurden früher u. a. Fichtennadeln, Fichtenharz oder Beifuss, letzterer noch im 1. Weltkrieg zur Desinfektion von Lazaretten.
- 53 Einen andern Grund für das Ausschiffen in New Castle nannte das Handelshaus Vezin & van Lengerke in Philadelphia, Informant des Schweizer

Konsuls de Rham in New York, als dieser 9 Jahre später im Auftrag der Aargauer Regierung Erkundigungen einzog über den Verbleib des Jacob Märki sowie den Anlegeplatz der April. Der Kapitän habe sich nicht nach Philadelphia gewagt, aus Angst er könnte wegen der desolaten Verhältnisse auf der «April» zur Rechenschaft gezogen werden. Oder wörtlich: «When the ship April arrived in the Delaware a deficiency of wholesome provisions and a crowded vessel had produced such a state of health among the passengers that the captain did not venture to come to Philadelphia, but remained at New Castle in the State of Delaware in order to avoid responsibility.» (R01.IA05/0005, Fasc. 59/34, 20. 7. 1827)

⁵⁴ Surinam (Niederländisch-Guayana) war niederländische Kolonie in Südamerika, auf der mit Hilfe von afrikanischen Sklaven Baumwolle, Kaffee,

Kakao und Zuckerrohr angebaut wurde. De Groot kehrte erst am 12. Mai 1819 wieder nach Texel zurück. Er war in der Zwischenzeit vermutlich mindestens noch einmal in Philadelphia. Die «April» wurde am 30. August 1819 zum Verkauf ausgeschrieben und am 13. 3. 1820 auf einer Auktion angeboten. De Groot hatte nach seiner Rückkehr viermal vor dem Amsterdamer Zivilgericht zu erscheinen (Stadtarchiv Amsterdam Nr. 5074/619: 2. 7./3. 11./11. 11./18. 11. 1819).

⁵⁵ Der Vertrag für die Seereise bestand aus einem vordruckten Standard-Formular, in dem nebst dem Namen des Kapitäns und jenem des Schiffs noch die Frachtkosten einzutragen waren (*kursiv*). Alles andere, insbesondere das Essen, das die Passagiere zu gut hatten, war vorgegeben und galt für alle gleichermassen. Der Text ist originalgetreu wiedergegeben.