

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 5 (1901)
Heft: 7

Artikel: Eine Emigrantenfuhr von Sursee nach Havre
Autor: Gachnang, K.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-573069>

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: 08.02.2026

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

Eine Emigrantensuhr von Sursee nach Havre

im Jahre 1831.

Von Ad. Gähnang, Zürich.

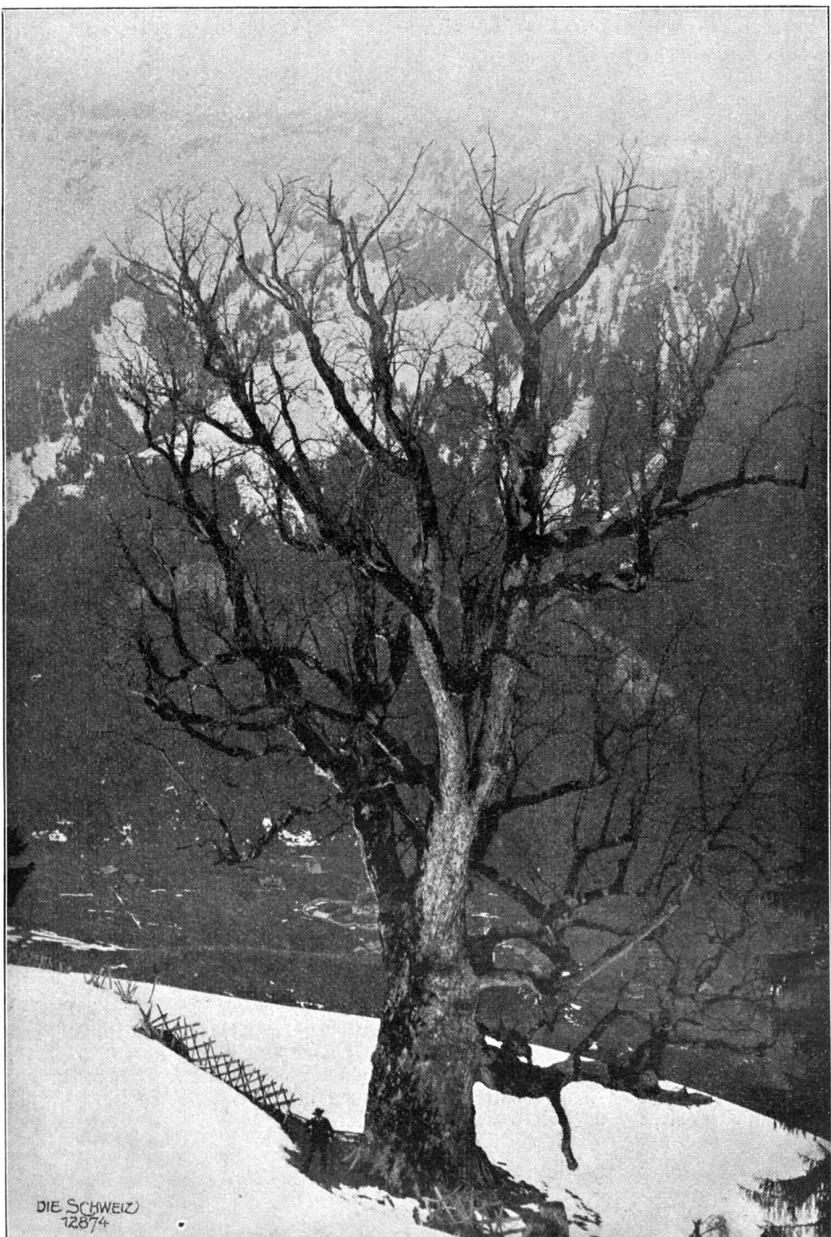
Am 23. April 1831, einem Samstag, überschritt ein Trüppchen Luzerner, deren Reiseziel Nordamerika war, bei dem damals viel genannten französischen Werberneft Bourglivre (St. Louis) die Grenze. Das Haupt dieser Gesellschaft war der Arzt Dr. Kaspar Köpfli von Sursee, der nachherige Gründer der Kolonie Neu-Schweizerland in Illinois. Mit ihm reisten seine Frau, drei Söhne und eine Tochter, ein Neffe, Josef Suppiger, dem die Geschäfts- und Tagebuchführung übertragen war, sowie sechs andere männliche Personen und eine Dienstmagd, im ganzen vierzehn Personen. In zwei Tagereisen war das Tripplein mit einem Fracht- und Reisewagen, zu denen sieben Pferde gehörten, über den Hauenstein, Sissach und Basel hieher gekommen, und

der Reiseberichterstatter widmet nun der Heimat noch folgenden Stoßleufzer: „Wenn ganz Frankreich nach Verhältnis in so viele kleine Teile zerbrockt wäre, als man von Sursee bis Basel Stücke von Schweizerkantonen durchfährt, so würden die Aus- und Gingangszölle, Brücken-, Weg- und Geleitgelder und wie man diese Prellereien überall heißt, mehr kosten als der Unterhalt unserer sieben Pferde.“

Aber auch der französische Boden bot vorerst keine rosigem Empfangsformalitäten. Die Wagen waren abgepackt, auf offener Straße standen geöffnete Kisten mit Kleidern, Bettzeug u. s. w. und ein Zollwächter begann die Durchsicht. Als er in der ersten Kiste neues Schuhwerk bemerkte, brummte er: „Das ist neue Ware, die kann nicht passieren. Weg damit!“ und entfernte sich, trotzdem die Reisenden vorher vom Oberinspektor die Versicherung erhalten hatten, daß sie ohne Belästigung passieren könnten; der Oberinspektor war aber in diesem Moment nicht in der Nähe. Endlich erschien er, sorgte dafür, daß das gegebene Wort eingelöst wurde und zudem versah er die Auswanderer noch mit einem Rekommandationsschreiben an das nächste Zollamt, damit sie auch dort prompt abgefertigt werden. Eine solch liebenswürdige Probe französischer Zuverkommenheit war natürlich ein leuchtender Sonnenstrahl in die Herzen unserer Landsleute; doch gab's sofort wieder neue Schwierigkeiten zu bekämpfen.

In Frankreich bestand damals, um die Straßen zu schonen und die Schädigung an einander vorbeifahrender Fuhrwerke, besonders der Postwagen, möglichst zu verhüten, ein Gejek über die Breite der Radreife und Länge der Räben. Der Schweizerwagen war aber keineswegs vorschriftsgemäß gebaut. Glücklicherweise konnten vier alte Postkutschenräder aufgetrieben werden und ein Schmied besorgte die Abnahme der Räben bis am Montag Nachmittag. Am Montag wurden auch noch die nötigen Geldgeschäfte in dem Basler Handelshause Gebrüder Iselin abgewickelt und am Dienstag Morgen endlich konnte die Weiterreise angetreten werden. Am Mittwoch erhielt der Frachtwagen in Belfort eine Aufschrift, daß seine Begleiter zugleich Eigentümer seien; sonst hätten sie sich von nun an französischer Postpferde bedienen oder das sogenannte Postrecht bezahlen müssen. Dann ging's weiter über Lure und Pont-sur-Saône.

Bisher hatte es immer geregnet und die Folge davon war ein bedenklicher Zustand der Straßen. Außerhalb des Städtchens Pont-sur-Saône kam ein Bursche nachgerannt, der die Bezahlung des Postrechtes verlangte. Die Reisenden beriefen sich auf die Aufschrift des Wagens und verweigerten diese Abgabe. Da erschienen nach und nach ein Postknecht, die Postmeisterschöter und der Postmeister selbst auf dem Platze, und so blieb den Auswanderern keine andere Wahl, als zurückzufahren vor den Richter oder zu zahlen. Sie zogen



Der größte Baum der Schweiz (vergl. Text S. 165).

letzteres vor. Erst um elf Uhr abends konnten sie in dem Dörfern Combeau ein Nachtquartier beziehen und sie trafen da zwei Zürcher, die mit großen Schafherden nach Paris zu Markt zogen.

Am achten Freitag, dem Freitag, entlockte das anhaltende schlechte Wetter dem Tagebuchschreiber folgenden Ausdruck des Unmutes: „Es scheint, als sollten wir in Europa noch alle möglichen Unbequemlichkeiten erfahren, daß alle Liebe ans alte Vaterland erlöse! Die Straßengeleise glichen Schanzengräben und das Fuhrwerk leidet ungemein.“

Am Montag darauf verursachte das Herumwerfen des Lastwagens in den tiefen Geleisen das Abpringen eines Hinterrades und einen Achsenbruch. Zum Glück waren Schmid und Wagner in der Nähe, die bis spät in der Nacht unter heftigem Blitzen und Regenschauer an der Reparatur arbeiteten, ohne daß der Wagen abgeladen werden mußte. Um ein Uhr mittags des folgenden Tages lag der Wagen abermals infolge eines Oberachsenbruches am Boden. Diesmal war ein Meister zur Hand, der kein rechtes Werkzeug und nur altes Eisen zur Verfügung hatte und zudem eine gesalzene Rechnung aufsetzte. So wenig erbaut die Reisegesellschaft von solchen Hindernissen war, so sehr kamen sie den Pferden zu gute, denen auch eine gehörige Portion Mühsal und Be schwerde zugemessen war.

In der Nähe der Stadt Troyes konnte ein Wirt unter Vorstellung guter Verpflegung die Auswanderer bereiten, bei ihm zu übernachten. Da gab's zum Nachtessen nichts als Erdäpfel, die sie selbst zubereiten mußten, nebst etwas Brod mit Butter. Der Zustand dieser Herberge bewirkte auch, daß eine Nachtwache von zwei Mann ernannt wurde, die gegen Mitternacht einschlummerte, während die Wirtsmagd wachte. Da erschien gegen ein Uhr die Dorfgarde, fiel über die Überbleibsel des Nachtessens her und machte sich wieder davon. Nicht lange nachher kamen die Betrunkenen abermals und ließen sich die Pässe vorweisen, obschon sie nicht einmal lesen konnten.

Es stellte sich nachher auch noch ihr Hauptmann im blauen Kürheremd ein, der die Ausweisschriften in Ordnung fand und schließlich beförderte der Wirt die ungebetenen Gäste mit Fußtritten zur Thüre hinaus. Das war am 4. Mai 1831.

Bald war Troyes erreicht, wo echter Champagner in Sicht kam und der Himmel endlich ein freundliches Gesicht machte. Den Zugtieren brachte dieser Tag nunmehr gepflasterte Straßen; denn damals waren alle nach Paris führenden Verkehrswege bis auf dreißig Stunden Entfernung mit Steinen besetzt, damit die Zufuhr von Lebensmitteln zu dieser Weltstadt jederzeit rasch möglich sei.

Nach einer im ganzen vierzehntägigen Fahrt wurde die Stadt Paris erreicht, und um die Durchsuchung des Gepäckes zu vermeiden, zwei Stunden längs der Stadtmauer dahingefahren und in einer nördlichen Vorstadt ein Quartier bezogen. Es war in Aussicht genommen, mit einem Dampfschiff nach Havre zu reisen und deswegen die Wagen und Pferde zu verkaufen, was mit bedeutender pfeuniger Einbuße in Zeit von sechs Tagen bewerkstelligt werden konnte.

Die Reisefutsche zu veräußern, war nicht möglich; sie mußte die Seinefahrt und diejenige übers Meer mitmachen.

Die Seinedampfer waren damals hauptsächlich für den Transport von Waren eingerichtet, ohne Kajüten und mit offenem Verdeck. Die Fahrt nach Havre dauerte drei bis vier Tage und die Reisenden übernachteten am Lande. In Havre wimmelte es von Auswanderern und es fehlte an der nötigen Zahl von Schiffen, um sie über den Ozean zu befördern. Sie wurden in haarsträubender Weise auf den vorhandenen Fahrzeugen zusammengepfercht und wie Sklaven behandelt, wenn sie nicht ganz enorme Überfahrtspreise bezahlten. Infolge eines glücklichen Zufalls gelang es unsren Landsleuten einen „verarrestierten“ Dreimaster, der die Hafengebühr nicht erlegen konnte, für 18,000 Franken zu mieten und sich selbst und andern, die sie auf diesem Schiff unterbrachten, eine menschenwürdige Meerfahrt zu sichern. Donnerstag den 2. Juni konnten unsere Luzerner endlich das Festland von Europa verlassen; aber erst nach 48 Tagen (am 20. Juli) setzten sie in New-York ihren Fuß auf den Boden der neuen Welt, allwo sie zuerst den brennenden Durst, der jedes andre menschliche Fühlen zurückdrängte, mit einem Glas Bier beschwichtigten.



DIE SCHWEIZ
1873