

RED STAR LINE
MUSEUM



TEXTE

— DE —

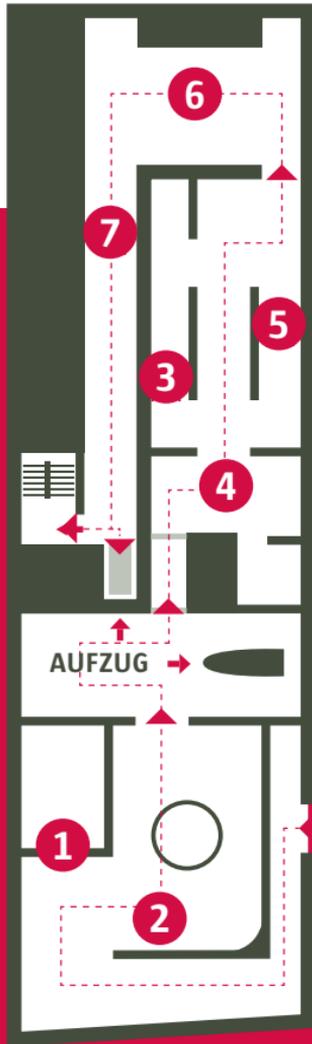
ERDGESCHOSS

ERSTER STOCK

CAFÉ

O 1

INTRO		★
DIE REEDEREI	13	1
IMMER UNTERWEGS	25	2
IN DEN FUSSTAPFEN DER AUSWANDERER	75	3
AUFBRUCH	79	4
DIE BAHNREISE	87	5
DER AUFENTHALT IN ANTWERPEN	93	6
DUSCHEN UND DESINFIZIEREN	111	7
DIE ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNG	125	8
DIE ÜBERFAHRT IN DER 3. KLASSE	137	9
DAS LEBEN AN BORD	145	10
ANKUNFT IN AMERIKA	155	11
DER 'AMERIKANISCHE TRAUM'	163	12
EIN OFFENE ENDE	173	13
ANTWERPEN HEUTE	177	14
DANCE, HANS OP DE BEECK	181	15
EIN OFFENES HAUS	183	16
PASSAGIERLISTEN	195	17





ERD- GESCHOSS

INTRO

Zwischen beiden lag der große Teich, über den Schiffe fuhren, unaufhörlich, hin und her (...) Die Wellen rollten zwischen den Welten und nur die Gedanken streiften manchmal noch von einem Land zum anderen.



— **Cyriel Buysse, zwei Welten, 1931**

1

2

3

Dies sind die ehemaligen Abfertigungshallen für die Dritte-Klasse-Passagiere der Red Star Line. Zwischen 1873 und 1934 waren sie für rund zwei Millionen Europäer die letzte Station auf dem europäischen Festland.

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Jeder Passagier der Red Star Line hatte seine eigenen Gründe, die Überfahrt anzutreten. Einige waren geschäftlich unterwegs, andere reisten zu ihrem Vergnügen in die USA oder nach Kanada. Aber die meisten Passagiere waren arme Emigranten, die auf ein besseres Leben in der Neuen Welt hofften. Ihr meist kurzer Aufenthalt in Antwerpen spielte sich zwischen dem Hauptbahnhof und dem Rijnkaai ab. Vom Schiffsdeck aus warfen sie einen letzten Blick auf Stadt, Fluss und Hafen. Hinter dem Scheldebogen und dem Horizont erwartete sie eine unsichere Zukunft.

Die Geschichte der Passagiere der Red Star Line führt uns zurück in die Vergangenheit – aber konfrontiert uns auch mit der Gegenwart. Auswandern bedeutete damals etwas anderes als heute. Aber die menschliche Komponente bleibt universell und zeitlos.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

DIE **1** REEDEREI



1

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Wo ist die Zeit geblieben, in der am Rijnkaai mit schwerem Dröhnen das Herz des Antwerpener Hafens pochte? Der Herzschlag der Red Star Line war noch in den Schlagadern der Stadt spürbar.

— **De Nieuwe Gazet, Zeitung, 1934**



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Offiziell heißt die Red Star Line Société Anonyme de Navigation Belgo-Américaine, kurz SANBA. Die Gesellschaft wird 1872 von Schiffsmagnaten aus den USA und den Antwerpener Kaufleuten Julius von der Becke und Eduard Marsily gegründet. Sie sollte Frachten von Amerika nach Europa transportieren und auf der Rückreise Passagiere mitnehmen.

Die SANBA wird von der Pennsylvania Railroad Company massiv gefördert. Die Eisenbahngesellschaft betrachtet eine transatlantische Schifffahrtslinie als logische Erweiterung ihres Schienennetzes. Am 19. Januar 1873 legt die „Vaterland“ am Rijnkaai zu ihrer Jungfernfahrt nach Philadelphia ab.

Die Red Star Line floriert bis zum Ersten Weltkrieg. Der Rijnkaai ist ihr exklusives Territorium. Auf dem Höhepunkt ihrer Firmengeschichte legen hier wöchentlich zwei Passagierschiffe ab. Ihr Ziel: Nordamerika.

In den 1920er Jahren werden in den Vereinigten Staaten jedoch Gesetze erlassen, die die Einwanderung drastisch einschränken. Das hat

katastrophale Folgen für die Red Star Line. 1934 muss die Reederei Konkurs anmelden. Arnold Bernstein, ein deutsch-jüdischer Reeder, kauft die Schiffe, aber 1939 muss er aus Deutschland flüchten und die Red Star Line geht in den Besitz der Holland- Amerika Lijn über.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

DIE GESCHICHTE DER RED STAR LINE

Philadelphia

1871 gründet der Schiffsmakler Peter Wright & Sons in Philadelphia die Reederei International Navigation Company. Die transatlantische Dampfschifflinie soll unter ausländischer Flagge fahren, denn Schiffe und Besatzung sind in den USA sehr teuer.

Der Makler ist auch im Mineralöllexport tätig. Das Unternehmen plant, Mineralöl von den USA nach Europa zu befördern und auf der Rückreise nach Amerika Auswanderer mitzunehmen. Clement August Griscom von Peter Wright & Sons wird Präsident des neuen Unternehmens.

Die Eisenbahngesellschaft Pennsylvania Railroad Company finanziert die ehrgeizigen Pläne. Denn die Reederei eröffnet auch der Eisenbahn neue Perspektiven. Die Züge der Company sollen die Passagiere und die Frachten, die in Philadelphia ankommen, ins Inland weiterbefördern. Die Pennsylvania Railroad Company baut im Hafen von Philadelphia neue Hafenbecken und Terminals sowie einen Bahnhof, eine Umschlaganlage und Getreidesilos.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Antwerpen

1872 reist Griscom auf der Suche nach einem Standort für eine europäische Filiale seiner Reederei nach Antwerpen. Der Hafen ist seit den 1860er Jahren eine wichtige Ausfallbasis für den amerikanischen Mineralöl-Import. Peter Wright & Sons hat in Antwerpen gute Handelskontakte. Dazu gehören der bekannte Reeder Jules-Bernard von der Becke und sein Schwager William-Edward Marsily. Griscom verhandelt auch mit König Leopold II. und der Antwerpener Stadtverwaltung. Im September 1872 wird die Société Anonyme de Navigation Belgo-Américane (SANBA) aus der Taufe gehoben, eine Tochtergesellschaft der International Navigation Company. Von der Becke und Marsily übernehmen den Vorsitz und erhalten 10 Prozent der Aktien. Die SANBA-Schiffe fahren unter dem Namen Red Star Line.

1877 erhält die SANBA vom belgischen Staat das Monopol über die Brief- und Paketbeförderung. Die Stadtverwaltung von Antwerpen erlässt ihr die Liege- und Lotsengebühren.

Alles verläuft nach Wunsch – bis auf eine Ausnahme: Die amerikanischen Behörden verbieten den gemeinsamen Transport von Mineralöl und Passagieren. Die Folge ist, dass die Red Star Line nie Öl verschiffen wird.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



1

New York

Die Red Star Line konzentriert sich schon schnell auf New York, den größten Hafen der amerikanischen Ostküste. Die belgische Regierung lobt für eine Reederei, die einen zweiwöchentlichen Liniendienst von Antwerpen und New York ins Leben ruft, eine Unterstützung von 100.000 Dollar aus. Am 12. März 1874 nimmt die „Cybele“ als erstes (gechartertes) Schiff der Red Star Line Kurs auf New York.

2

3

In den 1880er Jahren befördert die Reederei jährlich ungefähr 25 000 Dritte-Klasse-Passagiere nach New York. In den darauf folgenden Jahren steigt ihre Zahl weiter. 1913 ist das absolute Rekordjahr: Die Reederei befördert gut 117 000 Passagiere von und nach Amerika, darunter ca. 70 000 in der 3. Klasse.

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

Ab 1902 gehört die Red Star Line zum amerikanischen Trust Mercantile Marine Company. Nun gibt es auch keine belgischen Aktionäre mehr. Die Red Star Line stimmt sich mit anderen Atlantiklinien über die Fahrscheinpreise und das Passagierkontingent ab. Die 1908 von sämtlichen großen britischen und kontinentalen Reedereien gegründete North Atlantic Shipping Conference legt die Passagierquote der Red Star Line auf 9,71 Prozent der Gesamtzahl der Auswanderer fest.

15

16

17

Ab 1903 laufen die Schiffe auf Philadelphia-Route auch Boston und ab 1904 auch Baltimore an. In diesen beiden Häfen wird vor allem Fracht gelöscht.

Liverpool

1914 bricht der Erste Weltkrieg aus. Deutsche Truppen marschieren in Belgien ein und die Flotte der Red Star Line wird aus Antwerpen evakuiert. Beinahe alle Schiffe fahren nun unter britischer Flagge und die Reederei richtet ihr Hauptquartier in Liverpool ein. Die Schiffe werden als Lazarettschiffe oder für den Transport amerikanischer und kanadischer Truppen eingesetzt. Aber sie befördern auch Frachten und bringen Hilfsgüter von Amerika über die Niederlande nach Belgien. Der Auswandererverkehr aus Antwerpen ist zum Erliegen gekommen.

Antwerpen

Ab Herbst 1919 legen wieder Schiffe der Red Star Line in Antwerpen ab. Die Reederei holt mit dem Schwung der Vorkriegszeit zu einem Neuanfang in der Stadt aus. In den frühen 1920er Jahren erweitert sie das Auswanderer-Geschäft auf Libau in Russland, Danzig in Polen und Hamburg in Deutschland. An der anderen Seite des Ozeans wird Halifax (Kanada) zu einem neuen Zielhafen.

Aber schon 1921 haben die Vereinigten Staaten die Einwanderung drastisch eingeschränkt. Die Zahl der Auswanderer geht stark zurück. Dennoch begeht die Reederei noch 1923 festlich ihr 50-jähriges Jubiläum. Die neue „Belgenland“, das größte Schiff der Reederei, läuft triumphal in den Hafen ein.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Um die Folgen der sinkenden Auswandererzahlen aufzufangen, konzentriert sich die Reederei nun auf den Kreuzfahrttourismus und den Automobiltransport. Der Erfolg ist mäßig.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Hamburg

Der New Yorker Börsenkrach von 1929 bedeutet das Aus für die Reederei. 1934 befördert die Red Star Line nur noch knapp 4000 Passagiere. Während der „Großen Depression“ und unter der protektionistischen Regierung von Franklin D. Roosevelt müssen alle amerikanischen Reedereien im Ausland ihre Aktivitäten einstellen. Ende 1934 wird die Société Anonyme de Navigation Belgo-Américaine (SANBA) von der International Mercantile Marine Company liquidiert. Der Hamburger Reeder Arnold Bernstein erwirbt den Firmennamen Red Star Line und kauft die Schiffe „Pennland“ und „Westernland“. Er benutzt weiterhin die Anlagen am Rijnkaai.

Rotterdam

Arnold Bernstein ist Jude und wird 1937 von den Nazis verhaftet. Die Anklage lautet auf Devisenschmuggel und Urkundenfälschung. Während seiner erzwungenen Untätigkeit wächst der Schuldenberg der Red Star Line. Die Bank konfisziert das gesamte Eigentum von Bernstein. Die deutsche Regierung verkauft die Reederei 1939 an die Holland-Amerika Lijn. Der Sitz der Reederei ist Rotterdam, aber bis in die 1950er Jahre hinein befährt sie noch die alte Strecke Antwerpen- New York.

1.2 DIE „VADERLAND“

Am 19. Januari 1873 legt die „Vaderland“ zu ihrer Jungfernfahrt in Antwerpen ab. Kapitän ist Theodore Van Der Heyden. Die Reise geht von Antwerpen über das englische Falmouth nach Philadelphia. Die Überfahrt gestaltet sich schwierig. Durch schwere Stürme über dem Atlantik werden die Kohlevorräte knapp. Das Schiff muss im kanadischen Halifax anlegen, um Kohle zu bunkern. Erst am 14. Februar 1873 erreicht es den Hafen von Philadelphia.

Die „Vaderland“ ist das erste Schiff der Red Star Line und gleichzeitig das erste „echte“ Tankdampfschiff. Das Petroleum kann – anstatt in Tonnen oder lose Tanks – in hermetisch abgeschlossenen Tanks im Schiffsraum gepumpt werden. Typisch für die „Vaderland“ ist, dass sich Maschinenraum und Schornstein im bzw. auf dem Hinterschiff befinden.

Jedoch wird die „Vaderland“ wegen des Verbots der USA, Petroleum und Menschen zusammen zu befördern, nur Stückgut und Passagiere mitnehmen.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

1.3 DER RIJNKAAI



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Die Liegeplätze der Red Star Line befinden sich ab 1873 – dem Jahr, in dem sich die Reederei in Antwerpen etabliert – am Rijnkaai. Er liegt noch etwas außerhalb der Stadt und ganz in der Nähe der Rijnstation (Rhein-Bahnhof). Dadurch können Seegüter direkt vom Zug ins Schiff umgeschlagen werden. Die Reederei will entzündliches Petroleum transportieren und auf Anordnung der Stadtverwaltung darf nur hier, im Norden der Stadt, Petroleum gelöscht werden.

Jedoch finden es die amerikanischen Behörden zu gefährlich, Petroleum und Passagiere zusammen zu befördern, was sie schließlich auch verbieten. Dennoch bleibt die Red Star Line am Rijnkaai. Von 1882 bis 1885 wird er neu eingerichtet und die Reederei zieht für diese Zeit zum Cockerillkaai um. Am Rijnkaai entstehen Güterschuppen und 1893 beginnt die Red Star Line mit dem Bau von Abfertigungshallen für ihre Passagiere. Ab nun herrscht dort ein ständiges Kommen und Gehen von Auswanderern, Matrosen und Hafentarbeitern. Es werden auch Dutzende von Kneipen eröffnet.

YOU ARE
HERE
VOUS ÊTES
ICI
U BENT
HIER

Hier standen ab 1924 große Boiler. Sie produzierten den Dampf für die Desinfektionskessel und heißes Wasser für die Duschen. Der gesamte Komplex wurde auch zentral beheizt.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

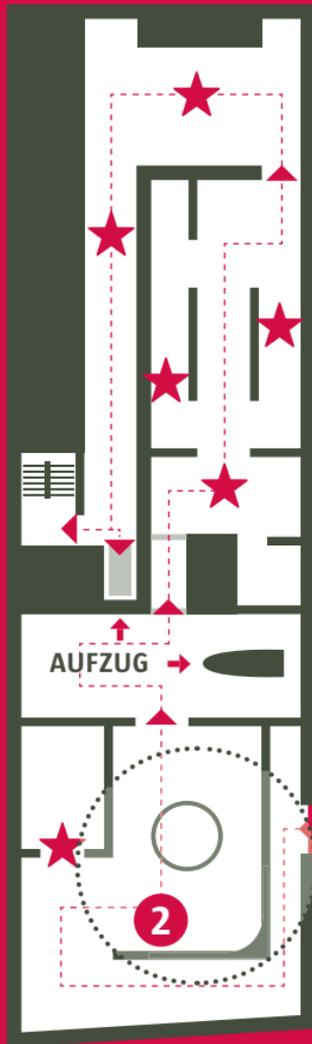
13

14

15

16

17



IMMER **2** UNTERWEGS



1

2

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Schon immer gab es große Migrationsbewegungen. Illustriert werden sie hier durch die Geschichte der Red Star Line.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Von Afrika aus schwärmte der moderne Mensch, der Homo sapiens, in die ganze Welt aus. So entstanden Völker und entwickelten sich Kulturen – Kulturen, die ab ca. 1000 v. Chr. durch Handel, Entdeckungsreisen und die Gründung von Kolonien mehr und mehr in Kontakt miteinander kamen. Im 19. Jahrhundert emigrierten zahllose Menschen aus ihrer Heimat. Im 20. Jahrhundert führten die beiden Weltkriege zu Deportationen und riesigen Flüchtlingsströmen. Neue Krisenherde und eine ungleiche Verteilung der Güter dieser Erde veranlassen heute abermals unzählige Menschen zur Migration.

Durch die Globalisierung wird die Welt kleiner. Das liegt an den modernen Transportmitteln und den neuen Kommunikationstechniken. Was bedeutet heute der Begriff „Migrant“? Sind nicht auch Touristen, Musiker, die ständig auf Tournee sind, oder Auslandsstudenten in gewisser Weise Migranten?

DER MUNGO MAN

Der Mungo Man ist der älteste bekannte Einwohner Australiens. Er lebte vor vermutlich 42.000 Jahren. Seine fernen Vorfahren hatten sich langsam von Afrika aus über Südostasien bis nach Ozeanien verbreitet. Der Mungo Man war 1,70 m groß und lebte von der Jagd. Er starb mit ungefähr 50 Jahren – ein hohes Alter für die damalige Zeit. Sein rechter Ellenbogen weist Arthrose auf, die wahrscheinlich die Folge von Speerwürfen bei der Jagd war. Bei seinem Tod trauerte die ganze Familie. Sie bettete seinen Leichnam unter Beigabe von rotem Ocker sorgfältig in eine Grube. 1974 wurde das Skelett in einem ausgetrockneten See im Mungo National Park entdeckt – in der Gegend, in der der Mungo Man sein ganzes Leben lang auf der Suche nach Nahrung herumgestreift war.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

DIE AUSBREITUNG DES MODERNEN MENSCHEN (68 000 – 13 000 V. CHR.)



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Vor rund 70 000 Jahren begann der moderne Mensch, der Homo sapiens, sich von Afrika aus erfolgreich über die ganze Welt zu verbreiten. Bereits vor rund 100 000 Jahren hatten einige hundert Menschen das bereits versucht, aber diese Gruppe starb aus. Der Homo sapiens zieht über das Horn von Afrika nach Südostasien. Afrika und Asien sind dort noch miteinander verbunden. Und vor schätzungsweise 60 000 bis 42 000 Jahren setzen Menschen von Südostasien nach Australien über. Diese „ersten Seefahrer“ bewältigen die rund 100 Kilometer mit Booten aus Bambus oder Schilf.

Von Südostasien aus ziehen Menschen auch nach Europa und über Ostsibirien nach Amerika. Durch Migration breitet sich der moderne Mensch, darunter der Mungo Man, innerhalb von Zehntausenden von Jahren über die ganze Erde aus.

„SKELETT 32“

In der Nähe des österreichischen Dorfes Kleinhadersdorf entdecken Archäologen 1989 das Skelett einer Frau, die zum Zeitpunkt ihres Todes zwischen zwanzig und dreißig Jahre alt war. Sie erhält den Namen „Skelett 32“. Die Frau hatte zwischen 5075 und 4800 v. Chr. gelebt und machte sich kurz vor ihrem Tod auf den Weg zu einer agrarischen Gemeinschaft.

Die ersten agrarischen Siedlungen in Europa waren bereits rund 500 Jahre früher entstanden. Davor waren die Menschen nomadische Sammler und Jäger.

Paläoanthropologische Untersuchungen des Skeletts ergaben, dass die Frau wahrscheinlich aus der Gegend des heutigen Böhmen (Tschechien) stammte. Möglicherweise begleitete sie Händler, die im heutigen Österreich Grundstoffe erwarben. Die Töpferware in ihrem Grab und die Mühlsteine in anderen Gräbern lassen darauf schließen, dass es einen regen Handel und Austausch zwischen beiden Regionen gab.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

MIGRATION BEI DEN ERSTEN EUROPÄISCHEN BAUERN (6500 – 3500 V. CHR.)



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Von 15 000 bis 5000 v. Chr. entwickelte sich in verschiedenen Regionen der Erde die Landwirtschaft. Eine dieser Regionen war der „fruchtbare Halbmond“ in Vorderasien.

Zwischen 7000 und 4000 v. Chr. verbreitete sich die Landwirtschaft über den ganzen europäischen Kontinent. Archäologen sind sich noch immer uneins über den präzisen Verlauf dieser Entwicklung. Die meisten gehen davon aus, dass sie mit unterschiedlichen Formen der Migration einherging. In einigen Gegenden vertrieben die Ackerbauern die nomadisierenden Jäger und Sammler und kolonialisierten das Land. In anderen Gegenden siedelten sie sich an, ohne Gewalt anzuwenden. Die Jäger und Sammler erlernten aber auch die neuen Landwirtschaftstechniken von den Sesshaften. Aus Untersuchungen geht hervor, dass mehr Frauen als Männer auf die Wanderschaft gingen – einige von ihnen möglicherweise auf der Suche nach einem Partner.

NANAIA-ILAI

Nanaia-ilai (7. Jh. v. Chr.) und ihre Tochter wohnen im Reich Elam, gelegen im heutigen Iran. Das Reich wird fünf Mal von dem assyrischen König Assurbanipal (668-627 v. Chr.) überfallen. Zahllose Elamiten werden nach Assur umgesiedelt, der Hauptstadt von Elam. Die Lebensumstände der meisten Deportierten ähneln denen der Assyrer, aber Nanaia-ilai und ihre Tochter haben weniger Glück: Sie werden den Einwohnern von Assur als Sklavinnen geschenkt. Mit solchen Geschenken will Assurbanipal seine Untertanen für die während der Krieg erlittenen Entbehrungen entschädigen. Später werden die beiden Frauen weiterverkauft.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

DEPORTATIONEN IN ASSYRIEN (860-640 V. CHR.)

Im alten Orient entstanden um 2300 v. Chr. die ersten großen Reiche. Die Babylonier, Assyrer und Hethiter bekämpften sich Jahrhunderte lang.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Ab dem 10. Jahrhundert v. Chr. entwickelt sich das neuassyrische Reich. Je größer es wird, desto umfangreicher werden auch die Migrationswellen. Während Tausende von Assyrern, darunter Soldaten und Beamte, in den Grenzgebieten angesiedelt werden, müssen die meisten der dort lebenden Stämme den Weg ins Kernland antreten. So ergeht es auch Nanaia-ilai und ihrer Tochter. Die Deportierten werden als Arbeitskräfte eingesetzt. Aber durch die Umsiedlungen soll auch das Selbstbewusstsein der Besiegten vernichtet und die Bevölkerung des Reiches homogenisiert werden. Rund 4 Millionen Menschen – vor allem Juden, Babylonier und Elamiten – müssen ihre Heimat verlassen. Diese Politik führt zu einer Vermischung der Völker Vorderasiens. Die Deportierten arbeiten im Familien- oder Stammesverband auf Bauernhöfen oder im Städte- und Palastbau. Die Kriege verlangen immer mehr Opfer von der Bevölkerung. In den letzten Jahren der Regentschaft des Assurbanipal werden die Städter in zunehmendem Maße mit Sklaven, Vieh und anderer Beute für die Opfer belohnt, die die Kriege ihnen abverlangt haben.

PYTHAGORAS

Der Philosoph und Mathematiker Pythagoras (um 569 – um 497 v. Chr.) wird auf der griechischen Insel Samos geboren. Sein Vater ist ein Einwanderer. Über die Anrainerländer des Mittelmeers und des Schwarzen Meers erstreckt sich in jener Zeit ein Netz griechischer Stadtstaaten und Kolonien.

Als junger Mann reist Pythagoras durch den Mittleren Osten. Statt griechischer Gewänder trägt er nun persische Hosen. In Ägypten gerät er in den Bann der Pyramiden und beschließt, sich in die Mathematik zu vertiefen. Nach seiner Studienreise kehrt er nach Samos zurück, aber 518 v. Chr. bricht er zur griechischen Kolonie Kroton in Süditalien auf. Dort gründet er die Gemeinschaft der Pythagoreer, die nach strengen Prinzipien lebt. Im Zentrum ihrer Weltanschauung stehen die Zahlen und die Mathematik. Aber die Pythagoreer werden angefeindet und Pythagoras flüchtet nach Metapontion, einer anderen griechischen Kolonie in Süditalien. Dort stirbt er um 497 v. Chr. Aber durch den „Satz des Pythagoras“, den Lehrsatz über das rechtwinklige Dreieck, dauert sein Ruhm fort.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

DIE WELT DER ANTIKE (800-600 V. CHR.)



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Zwischen 800 und 545 v. Chr. gründen die Griechen zahlreiche Kolonien. Denn die wachsende Bevölkerung braucht neues Ackerbauland und griechische Händler sind auf der Suche nach neuen Absatzmärkten und Grundstoffquellen. Wenn die Einwohner einer griechischen Stadt den Beschluss gefasst haben, eine Kolonie zu gründen, befragen sie ein Orakel wie das von Delphi. Das Orakel soll ihnen Aufschluss darüber geben, welcher Ort sich am besten für eine neue Kolonie eignet. So ist Massilia, das heutige Marseille, eine Gründung des griechischen Stadtstaats Phocaea.

Griechische Händler, Athleten und Gelehrte wie Pythagoras sind ständig unterwegs. Die Wirtschaft und die Wissenschaften florieren. Durch die Kolonien kommen Völker aus dem ganzen Mittelmeerraum in Kontakt mit der griechischen Kunst und Kultur. Auch die Kolonien sind Stadtstaaten nach griechischem Vorbild. Ihre Bewohner verwenden die griechische Schrift und sie bezahlen mit griechischer Münze.

ZHANG QIAN

Der chinesische Diplomat Zhang Qian (200-114 v. Chr.) lebt in der Zeit der Han-Dynastie. Diplomaten waren damals häufig unterwegs, um das Han-Reich zu kontrollieren und zu vergrößern. 138 v. Chr. zieht Zhang Qian mit rund hundert Soldaten nach Zentralasien. Dort sucht er Verbündete im Kampf gegen die Xiongnu, ein Nomadenvolk, das die wichtigsten Handelsrouten bedroht. Er wird gefangen genommen, heiratet eine Xiongnu und bekommt einen Sohn. Nach zehn Jahren kann er flüchten und zieht bis Baktrien im Norden des heutigen Afghanistan.

Schließlich kehrt Zhang Qian nach China zurück. Aber 119 v. Chr. bricht er abermals auf – diesmal zum Volk der Wusun im Nordwesten Chinas. Er wird von 300 Mann begleitet und nimmt kostbare Geschenke mit. Zhang Qian stirbt 114 v. Chr.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

DIE ENTSTEHUNG DER SEIDENSTRASSE

(221 V. CHR. – 220 N. CHR.)



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Nicht nur Diplomaten wie Zhang Qian überwinden auf ihren Reisen große Entfernungen. Bis zur Gründung des Kaiserreichs China im Jahr 221 v. Chr. hatte China aus zahlreichen kleinen Königreichen bestanden, die ständig Krieg gegeneinander führten. In den folgenden Jahrhunderten erweitern die Qin- und Han-Kaiser das Reich kontinuierlich. An den Eroberungsfeldzügen nehmen Hunderttausende von Soldaten teil. Und eine halbe Million Soldaten müssen sich in den gerade eroberten Wüsten des Südens ansiedeln. Das Leben dort ist hart und viele Soldaten sterben jung an den Entbehrungen.

Durch die Eroberungsfeldzüge kommt es zu wahren Völkerwanderungen. Besiegte Völker ergreifen die Flucht. Im Schlepptau der Soldaten verbreiten sich die Han-Chinesen in ganz Südostasien. Aber es gibt auch viele Händler, die in Richtung Westen und bis hinein ins römische Reich ziehen. Erstmals treiben China und Europa Handel miteinander. So entsteht die Seidenstraße.

CHLODIO DER LANGHAARIGE

Chlodio der Langhaarige (um 395 - 448) wird im Westen des heutigen Deutschland geboren. Er ist Herzog der Salfranken. Die Macht Roms wankt und die germanischen Stämme fallen immer öfter ins römische Reich ein. 428 führt Chlodio seine Truppen in die Gegend des heutigen Belgien. Sein Herrschaftsgebiet reicht bis zur Somme. Doch das Glück wendet sich: 448 wird er von den weströmischen Truppen bei Arras besiegt. Erst seinem Urenkel Chlodwig gelingt es um 500, den größten Teil Galliens zu erobern. Chlodwig wird als Gründer des Frankenreichs angesehen.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

DIE GROßEN VÖLKERWANDERUNGEN (375 – 1000)



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Zwischen 375 und 1000 gibt es in Europa, Asien und Nordafrika große Wanderungsbewegungen. Häufig geht die Migration mit Gewaltakten einher. Der Expansionsdrang der Chinesen treibt die Ahnen der Hunnen aus Zentralasien in Richtung Westen. Die Hunnen ihrerseits verjagen die Germanen, die weiter westwärts ziehen. Die germanische Völkerwanderung – auch Chlodio zog nach Westen – läutet das Ende des weströmischen Reiches ein.

Und nicht nur die germanischen Stämme suchen neue Horizonte auf. Im 7. und 8. Jahrhundert erobern arabische Heere ein Reich, das sich von Spanien bis Indien erstreckt. In Osteuropa machen sich Slawen, Magyaren und Ungarn auf die Wanderschaft. Die Wikinger nehmen Kurs auf die europäischen Küsten. Sie lassen sich in der Normandie, auf den britischen Inseln, in Island, auf den britischen Inseln, in Island, Grönland und der Türkei nieder und schicken eine Expedition zur kanadischen Ostküste.

SYBILLE VON ANJOU

Sybille (1116-1165) ist eine Tochter von Fulko V. von Anjou. 1131 wird Fulko zum König von Jerusalem gekrönt. Jerusalem war 1099 beim ersten Kreuzzug von den Türken eingenommen worden. Sybille reiste mit ihrem Vater ins Heilige Land. Dort herrschen westliche Könige über Kreuzfahrstaaten.

Sybille heiratete in Jerusalem Dietrich von Elsass, Graf von Flandern. Dietrich war als Pilger nach Jerusalem gereist. Sie kehrt mit ihrem Ehemann nach Flandern zurück, aber dieser schließt sich kurz darauf dem zweiten Kreuzzug an. Während seiner Abwesenheit regiert Sybille über Flandern und führt Krieg mit dem Hennegau. 1157 begleitet sie ihren Mann, der an der Belagerung der Festung Schaizar teilnehmen will, abermals ins Heilige Land. In Jerusalem tritt sie einem Nonnenkonvent bei und wird eine einflussreiche politische und religiöse Persönlichkeit. Auch bei der Rückkehr Dietrichs nach Europa bleibt sie im Kloster bei Jerusalem.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

DIE KREUZZÜGE

(1095 - 1271)



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Vom Anfang des 11. bis zum Ende des 13. Jahrhunderts ziehen Hunderttausende von Frauen, darunter Nonnen, Adlige und Prostituierte, zusammen mit den Kreuzrittern ins Heilige Land. Viele Migranten und Migrantinnen, darunter Sybille von Anjou, lassen sich im Heiligen Land nieder. Dort entstehen kleine Staaten nach westlichem Vorbild, die von Königen und Edelleuten regiert werden und einen mächtigen Klerus haben. Bauern und Händler, aber auch verarmte Adlige hoffen, in den Kreuzfahrerstaaten ihr Glück zu machen. Wenn sie nach Europa zurückkehren, bringen sie orientalische Waren wie Gewürze mit. Der Handel im Mittelmeerraum blüht.

Die Kreuzfahrerideologie breitet sich auch in Europa aus. Ritterorden wie der Deutsche Orden, der in Palästina gegründet wurde, beteiligen sich an der Kolonisierung slawischer Gebiete rings um das heutige Polen und bei der Wiedereroberung der Iberischen Halbinsel von den Moslems spielen die Tempelritter eine wichtige Rolle.

DSCHAMAL AL-DIN

Dschamal al-Din (? – um 1291) ist ein persischer Astronom aus Buchara im heutigen Usbekistan. In Buchara regieren seit 1220 mongolische Fürsten und einige führende Persönlichkeiten berufen sich auf die Gelehrsamkeit von Dschamal. Dazu gehört Kublai Khan, der auch Kaiser von China ist. Er ist davon überzeugt, dass das Wissen der Perser um die Astronomie China voranbringen kann. In jener Zeit erlebt die muselmanische Wissenschaft eine Blüte. 1271 gründet Kublai Khan in Peking das Islamische Astronomische Büro. Dschamal soll es leiten und bricht nach Peking auf. Zusammen mit rund vierzig moslemischen Mitarbeitern verrichtet er dort jahrelang Forschungsarbeit. Er spricht kein Chinesisch, hat aber einen persönlichen Dolmetscher. Dschamal unterstützt die Chinesen auch bei der Erarbeitung eines präzisen Kalenders.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

DAS MONGOLISCHE REICH (1206 – 1294)

Der Mongolenfürst Dschingis Khan erobert im 13. Jahrhundert ein Gebiet, das von China bis Europa reicht. Sein Enkel Kublai Khan (1260-1294) wird Kaiser von China. Die Mongolen sind seit jeher Nomaden und haben wenig Erfahrung mit Handel, Handwerk und Staatsführung. Darum berufen sich Kublai Khan und andere Herrscher auf den Wissensschatz der eroberten Kulturen, wie das Schicksal von Dschamal al-Din beweist. Kublai Khan siedelt moslemische Steuereintreiber, Beamte, Ärzte, Geografen und Astronomen in China an. Aber es gibt auch eine gegenläufige Bewegung: Zahlreiche Chinesen ziehen nach Persien. Der Austausch zwischen moslemischen und chinesischen Gelehrten wirkt sich günstig auf den wissenschaftlichen Fortschritt aus. Die mongolischen Fürsten stimulieren den Handel sowie internationale Kontakte und internationale Kontakte und sorgen auch dafür, dass europäische Reisende und Händler unbehelligt nach China reisen können.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

JOÃO RAMALHO

1512 tauscht João Ramalho (um 1493 - 1580) sein portugiesisches Heimatdorf Vouzela gegen das Amazonasgebiet ein. In jener Zeit – dem 15. und 16. Jahrhundert – machen sich zahlreiche Europäer auf Entdeckungsreise in unbekannte Weltgegenden und João ist einer der ersten Portugiesen, die sich im heutigen Brasilien niederlassen. Er verirrt sich im Dschungel und trifft auf den Stamm der Tamoio. João Ramalho heiratet die Tochter des Häuptlings und zeugt mit mehreren Frauen dreißig Kinder. Zwanzig Jahre später wird er von Mitgliedern einer portugiesischen Expedition entdeckt. Er wird Dolmetscher und Vermittler zwischen den Weißen und den Einheimischen. Nach der Überlieferung sind João Ramalho und seine Familie die Gründer von São Paulo.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

DIE ENTDECKUNGSREISEN DER EUROPÄER (1418 – 1580)



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Im Mittelalter kannten die Europäer nur einen kleinen Teil der Welt. Ab dem 15. Jahrhundert brechen sie zu neuen Horizonten auf. Ihre Triebfedern sind das Verlangen nach exotischen Waren, aber auch – und immer noch – der Expansionsdrang der Kreuzfahrer. Tausende europäischer Kolonisten versuchen auf fernen Kontinenten ihr Glück.

Die Kolonisationsepoche verändert die Welt nachhaltig. Völker, die einander bisher noch nicht kannten, kommen miteinander in Kontakt. Allerdings verläuft die Landnahme der Europäer in der Regel brutal und geht mit Unterdrückung und Ausbeutung der Einheimischen einher. Außerdem verwüsten aus Europa importierte Pflanzen und Tiere die einheimischen Ökosysteme und europäische Krankheiten wie die Masern wirken sich verheerend auf die Bevölkerungszahlen der eroberten Gebiete aus.

Das trifft auch auf das heutige Brasilien zu. 1500 strandet eine portugiesische Indien-Expedition an der südamerikanischen Küste. Portugiesische Kolonisten wie João lassen sich in Brasilien nieder. Das Verhältnis zwischen den Portugiesen und den

Einheimischen ist zunächst spannungsfrei, aber das ändert sich schnell. Die Ureinwohner werden versklavt, verjagt und getötet. Portugal gründet ein riesiges Handelsimperium, das sich über Afrika, Indien, China und Japan erstreckt. Spanien gründet Kolonien in Südamerika und auf den Karibischen Inseln. Auch Frankreich, die Niederlande und England werden Kolonialmächte.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

ELISABETH VINCENT



1

2

3

Elisabeth Vincent (1799-1883) erblickt in der französischen Kolonie Saint-Domingue, dem heutigen Haiti, das Licht der Welt. Ihre Mutter Rosalie ist eine Sklavin, die um 1785 von Senegambia nach Saint-Domingue verschleppt wurde, ihr Vater Michel Vincent ein weißer französischer Einwanderer. Elisabeth wird während eines grausamen Sklavenaufstands geboren. Rosalie und ihre Tochter Elisabeth fliehen vor dem blutigen Aufstand.

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Über Kuba gelangen sie nach New Orleans. Sie sind endlich frei und kommen zu einigem Wohlstand. Elisabeth heiratet den Kreolen Jacques Tinchant. 1840 wandert die Familie nach Frankreich aus, weil sich die Situation für Farbige in den USA dramatisch verschlechtert. 1857 kommt Elisabeth mit Mann und Kindern in Antwerpen an. Die Söhne gründen dort die Zigarrenfabrik „Maison Américaine Louis Tinchant“.

DIE SKLAVEREI IN AMERIKA (1510 – 1888)

Zwischen 1510 und 1888 werden schätzungsweise zehn Millionen Westafrikaner als Sklaven nach Amerika verschleppt. Im 18. Jahrhundert erreicht der Sklavenhandel einen traurigen Höhepunkt. Jährlich kommen rund 35 000 Sklaven in Amerika an. Sie schufteten im Zucker-, Kaffee- und Baumwollanbau. Die meisten landen auf den riesigen Plantagen in den USA, in Brasilien und auf den Karibischen Inseln. Die Sklaven sind das persönliche Eigentum ihrer Herren und Leibstrafen sind die Regel. Viele sterben schon kurz nach ihrer Ankunft.

Französisch-Haiti ist die Insel des Kaffees, des Zuckers und der Sklaven. Nach der Haitianischen Revolution fliehen Zehntausende von Schwarzen nach Kuba und ziehen später weiter nach New Orleans, wo sich schnell eine einzigartige französisch-afrikanische Mischkultur entwickelt.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

ISRAEL BEILIN

Israel Isidore Beilin (1888-1989) ist das Kind einer jüdischen Familie, die in Tolochin im heutigen Weißrussland lebt. Gesellschaftliche und wirtschaftliche Umwälzungen in Russland zwingen viele Menschen zur Auswanderung nach Amerika.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Russische Juden wie die Familie Beilin leiden nicht nur unter Armut, sondern auch unter Diskriminierung und antisemitischen Gewalttaten. 1893 bricht die Familie mit dem fünfjährigen Israel nach Amerika auf. In Antwerpen geht sie an Bord eines Schiffs der Red Star Line. Nach einer von Armut geprägten Jugend in den Einwanderervierteln von New York wird Israel unter dem Namen Irving Berlin zu einem der berühmtesten amerikanischen Komponisten aller Zeiten.

DIE EUROPÄISCHEN AUSWANDERER (1815 – 1930)

Industrialisierung und Verstädterung führen in der Regel zu Wanderungsbewegungen. Menschen ziehen vom Land in die Stadt, suchen im heimatlichen Kontinent eine neue Bleibe oder emigrieren nach Übersee. In Zeiten von Hunger, Krieg und Verfolgungen steigt das Emigrations-Fieber. Die ländliche Bevölkerung Europas emigriert massenhaft nach Amerika.

Die ersten transatlantischen Auswandererwellen gehen von den britischen Inseln aus. Es folgen Deutschland und schließlich der Mittelmeerraum und Osteuropa. Dampfzüge und –schiffe erleichtern die Emigration.

Nach dem Ersten Weltkrieg werden in den USA Gesetze erlassen, die den Zustrom von Einwanderern drastisch einschränken. Der New Yorker Börsencrash von 1929 schließlich zieht einen Schlussstrich unter die großen Einwandererwellen in die USA.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

MUNSHI RAHMAN KHAN

1898 ist Munshi Rahman Khan (1874-1972) 24 Jahre alt und ein verheirateter Mann. Auf dem Weg zu einem Fest im nordindischen Kanpur wird er von zwei Werbern angesprochen, die ihm einen gut bezahlten Job als Aufseher in der niederländischen Kolonie Suriname anbieten. Suriname ist 14 000 Kilometer von seiner Heimat entfernt, die Reise ist gratis. Munshi unterschreibt einen Vertrag und verpflichtet sich damit, fünf Jahre lang auf einer Kakaopflanzung zu arbeiten. Drei Monate muss er in einem Depot in Kalkutta auf die Einschiffung warten und dann ist er noch einmal drei Monate mit dem Segelschiff unterwegs. Um schließlich zu erfahren, dass er kein Aufseher wird, sondern genau wie die Sklaven harte Arbeit auf den Plantagen verrichten muss.

Nach Ablauf des Vertrags bleibt Munshi in Surinam. Er wird Bauer auf einem eigenen Hof, heiratet ein zweites Mal und bekommt fünf Kinder. Aber vor allem schreibt er Gedichte. 1951 wird er von der niederländischen Königin Juliana für sein literarisches Schaffen in den Adelsstand erhoben.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

DIE VERTRAGSARBEITER AUS ASIEN (1830 – 1920)

Die asiatischen Vertragsarbeiter werden Kulis genannt. Der Kuli-Handel in Indien und Fernost ist in etwa dem Handel mit afrikanischen Sklaven vergleichbar. Die Kulis werden für Nordamerika, Afrika und andere asiatische Gegenden angeworben. Der Vertrag bindet den Kuli für einen bestimmten Zeitraum an einen Arbeitgeber. Viele Vertragsarbeiter wie Munshi Rahman Khan werden durch die Verträge in die Irre geleitet. Eine Minderheit von künftigen Kulis wird auch entführt.

Nicht nur der Handel mit Kulis führt zu Migrationswellen in Asien. Ab dem 19. Jahrhundert und bis in die 1920er Jahre hinein legen Millionen von Indern und Chinesen auf der Suche nach Arbeit aus eigenem Antrieb Tausende von Kilometern zurück. Diese Wanderungsbewegungen sind den europäischen Migrationswellen jener Zeit vergleichbar. Viele Migranten verdingen sich in den Kautschukplantagen in Birma und den Bergwerken in der Mandchurei. In den USA legen Chinesen Eisenbahngleise an und die Inder arbeiten in den bengalischen Bergwerken.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

GEORGE SIAMANIDES



1

2

3

George Siamanides (geb. 1912) verbringt seine Kindheit in Imera, einem griechisch-orthodoxen Dorf in der Türkei. Während der osmanischen Herrschaft hatten Griechen und türkische Moslems dort friedlich zusammengelebt, aber das ändert sich nach dem Ersten Weltkrieg durch den Unabhängigkeitskampf der Türken. Während des grausamen Griechisch-Türkischen Kriegs beginnt die Deportierung der Griechen aus der Türkei.

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Die meisten Männer von Imera sind schon vor dem Krieg auf der Suche nach Arbeit nach Russland gezogen. 1923 flüchten Frauen und Kinder, darunter George und seine Mutter. Ein langer Zug von Menschen macht sich zur Hafenstadt Trabzon auf. Von dort aus fahren die Flüchtlinge mit einem Frachter, der mit Haselnüssen beladen ist, nach Konstantinopel. Dort finden sie ein Schiff, das sie nach Griechenland bringt. George wächst in Thessaloniki auf. Im Lauf des Jahres 1923 werden auch die letzten griechischen Christen aus der Türkei ausgewiesen.

DER BEVÖLKERUNGS- AUSTAUSCH NACH DEM ERSTEN WELTKRIEG (1919 – 1926)

Nach dem Ersten Weltkrieg verschwinden Vielvölkerstaaten wie Österreich-Ungarn und das Osmanische Reich von der Landkarte. Dafür entstehen moderne Nationalstaaten, darunter die Türkei. Diese Staaten streben eine ethnisch homogene Bevölkerung an.

Während des Griechisch-Türkischen Kriegs hatte die türkische Armee die christliche griechische Bevölkerung nach Griechenland zwangsumgesiedelt. Der Völkerbund will die Umsiedlungen in geordnete Bahnen lenken und plädiert für einen Bevölkerungsaustausch. Im Januar 1923, genau vor der Flucht von George Siamanides aus der Türkei, wird in Lausanne ein Vertrag unterzeichnet, der unter anderem die völkerrechtliche Anerkennung der Grenzen des neuen Staates, das Ende der Kampfhandlungen mit Griechenland und die Legalisierung der bereits vollzogenen Vertreibung der Griechen zum Inhalt hat.

Die Griechisch-Orthodoxen, die bereits aus der Türkei vertrieben wurden, dürfen nicht mehr zurückkehren. Fast alle im Land verbliebenen Griechen werden deportiert. Die Zahl der



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Vertriebenen beläuft sich auf rund eine Million. Gleichzeitig wird eine halbe Million griechischer Moslems in die Türkei umgesiedelt.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Auch das Auseinanderfallen des russischen Reichs und von Österreich-Ungarn verursacht riesige Flüchtlingsströme. Eine Million Menschen flüchten im Zuge des polnischen Unabhängigkeitskriegs.

Mehr als 100 000 Ungarnstämmige aus Rumänien, der Tschechoslowakei und Jugoslawien ziehen nach Ungarn, wo wiederum die deutschstämmige Bevölkerung vertrieben wird.

MATYLDA WEINFELD

Die Jüdin Matyl da Weinfeld (geb. 1927) wächst im polnischen Krakau auf. Mit vierzehn wird sie zum KZ Auschwitz und später zum KZ Bergen-Belsen deportiert. Sie ist siebzehn, als das Lager befreit wird. Sie bleibt noch einige Monate in Bergen-Belsen, dann schickt das Rote Kreuz sie nach Schweden, wo sie genesen kann. In Schweden lernt sie ihren Mann kennen, einen ungarischen Juden. 1946 bricht das Ehepaar zum britischen Mandatsgebiet Palästina auf. Auf dem Schiff schließen sich Matyl da und ihr Mann Menschen an, die zu einem Kibbuz im Jordantal reisen. Das Einleben ist nicht leicht für Matyl da: Sie spricht kein Hebräisch und die nach Palästina ausgewanderten Juden wollen lieber nicht mit den Geschichten der Überlebenden konfrontiert werden. Jedoch schreibt sie seit den 1970er Jahren unter ihrem israelischen Namen Miriam Akavia Bücher über ihre Erfahrungen während des Holocaust.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

DIE FOLGEN DES ZWEITEN WELTKRIEGS (1945 – 1951)



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Eine Million Juden überlebt, ebenso wie Matylda Weinfeld, den Holocaust. Nach dem Zweiten Weltkrieg irren sie und Millionen anderer Flüchtlinge durch ein verwüstetes Europa. Viele wollen wieder nach Hause, andere suchen einen Ort, der ihnen einen Neubeginn ermöglicht. Deutschstämmige aus Osteuropa ziehen nach Westen und polnische und tschechische Flüchtlinge kehren in ihre Heimat zurück. Auch die sieben Millionen von den Deutschen rekrutierten Zwangsarbeiter treten die Heimreise an. Die riesigen Migrationsströme sind der Auslöser für die Unterzeichnung der Genfer Flüchtlingskonvention, in der die Rechtsstellung von Flüchtlingen festgeschrieben wird.

Das Problem der Überlebenden des Holocaust ist allerdings, dass sie keine Heimat mehr haben. Sie landen in Flüchtlingslagern und manche sogar in einem ehemaligen KZ, das zu einem Flüchtlingslager umgebaut wurde. Dort hoffen sie darauf, Europa möglichst schnell verlassen zu können. Viele wandern in die USA, nach Südamerika, nach Kanada und Australien aus, aber die meisten zieht es ins britische Mandatsgebiet Palästina. 1948 wird der Staat Israel gegründet. In den ersten drei

Jahren nach dem Krieg sind bereits 161 000 Juden in Palästina angekommen, 1950 und 1951 lassen sich noch einmal fast 500 000 dort nieder. Gleichzeitig werden mehr als 700 000 Palästinenser aus Israel vertrieben.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

ELIANE TEIRLINCK



1

2

3

Im Alter von zwei Jahren reist Eliane Teirlinck (geb. 1944) mit ihrer Mutter von Antwerpen zur belgischen Kolonie Kongo. Ihr Vater ist schon seit einiger Zeit dort. Die Familie von Eliane gehört zu den Hunderttausenden von Belgiern, die sich in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts in der Kolonie niederlassen. Ihre Triebfedern sind Idealismus, Abenteuerlust und/oder die Hoffnung auf berufliches Weiterkommen.

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

In der Kolonie lernt Eliane Französisch von weißen und Suaheli von schwarzen Altersgenossen. Zunächst hat sie viel Kontakt mit den Einheimischen, aber der schwächt sich mit dem Umzug in eine Stadt ab. Sie spürt wenig von den brutalen Seiten der belgischen Kolonialpolitik. Eliane ist sechzehn, als der Kongo unabhängig wird. Sie geht nach Belgien zurück, aber die Anpassung an die neue Heimat fällt ihr schwer.

DIE KOLONISTEN IN AFRIKA (1870 – 1975)

1885 eignet sich König Leopold II. den Kongo als Privatbesitz an. Aber durch Berichte über Gräueltaten der Kolonisten wird seine Position unhaltbar. 1908 wird der „Freistaat Kongo“ in die Hände der belgischen Regierung gelegt. Das ändert nichts am der feindseligen Haltung vieler Kongolesen gegen die belgische Herrschaft. 1960 erklärt Belgisch-Kongo seine Unabhängigkeit. Die Hälfte der rund 100 000 Belgier, die im Kongo leben, verlässt überstürzt die ehemalige Kolonie und reist „nach Hause“. Zu ihnen gehört auch Eliane Teirlinck. Aber es gibt auch eine gegenläufige Migration: Immer mehr Kongolesen wandern nach Belgien aus.

Nicht nur zwischen dem Kongo und Belgien schwappen Migrationswellen hin und her. Ab 1870 war Afrika innerhalb weniger Jahre von europäischen Staaten kolonialisiert worden. Abenteuer, Missionare und Soldaten und in ihrem Schlepptau Beamte und ihre Familien drangen bis ins Zentrum des Kontinents vor. Zwischen 1950 und 1960 erklären viele afrikanische Länder ihre Unabhängigkeit. Die meisten Kolonisten kehren – freiwillig oder gezwungenermaßen – in ihr Mutterland zurück. Einige bringen ihr Personal, ihre Schützlinge und ihre Schüler mit.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

KAJAL ROY



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Der Hindu Kajal Roy erblickt um 1932 in Ostbengalen, dem heutigen Bangladesch, das Licht der Welt. Ostbengalen gehört zu Britisch-Indien. 1947 wird Indien von Großbritannien unabhängig; Kajal ist nun ungefähr fünfzehn. Direkt nach der Unabhängigkeitserklärung wird der indische Subkontinent in das größtenteils von Hindus bewohnte Indien und das moslemische Pakistan aufgeteilt. Ostbengalen gehört nun zu Pakistan. Die Konflikte zwischen Indien und Pakistan sind programmiert.

Für Kajal brechen schwere Zeiten an. Er wird von den ostbengalischen Moslems nach Westen über die indische Grenze vertrieben. Zusammen mit 3000 anderen Hindus erreicht er das indische Flüchtlingslager Coopers Camp. Seitdem hat sich nichts verändert in seinem Leben. 2007 wohnt er mit 7000 anderen Flüchtlingen und ihren Nachkommen noch immer in Coopers Camp. Und er ist noch immer staatenlos. Seine Kinder und Enkel konnten nie eine Schule besuchen.

DIE TEILUNG DES INDISCHEN SUBKONTINENTS (1947)

Die Kolonialmächte ziehen im 19. und 20. Jahrhundert nach Belieben neue Grenzen. Bei der Gründung ihrer Kolonien tragen sie der ethnischen und kulturellen Vielfalt der Bevölkerung keinerlei Rechnung, was zu tiefen Klüften innerhalb der Länder führt.

Das trifft auch auf Britisch-Indien zu: 68 Prozent der Einwohner sind Hindus und 22 Prozent Moslems. 1947 sagt sich Britisch-Indien von Großbritannien los. Der Subkontinent wird in Indien einerseits und West- und Ostpakistan (heute Pakistan und Bangladesch) andererseits aufgeteilt. Indien soll das Land der Sikhs und der Hindus, Pakistan das Land der Moslems werden. Die jeweiligen Minderheiten – insgesamt 7 Millionen Menschen – flüchten zur anderen Seite der Grenze. Die schlummernden Spannungen entladen sich in Gewalt. Beim größten Bevölkerungsaustausch aller Zeiten verlieren mehr als eine Million Menschen ihr Leben.

Willkürlich festgesetzte Grenzen verursachen auch heute noch ethnische Konflikte und Flüchtlingsströme. Das trifft unter anderem auf die Republik Kongo, auf Ruanda, Birma, Indonesien und auf den Irak zu.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

AKAROM HAMADI

Akarom Hamadi (geb. 1935) geht Anfang der 1960er Jahre nach Belgien und ist damit einer der ersten marokkanischen Gastarbeiter in der Antwerpener Metallindustrie. Er wurde in Al Hoceima angeworben und hat dort seine Familie zurückgelassen, zu der er so schnell wie möglich zurückkehren will. Er arbeitet hart, spart und schickt Geld nach Hause. Aber er ist einsam und das Opferfest feiert er alleine. Die Rückkehr schiebt er auf. Dafür holt er seine Frau nach Antwerpen. 1962 wird das erste Kind in Antwerpen geboren. Heute haben Akarom und seine Frau zwölf Kinder und 29 Enkel. Akarom genießt seinen Ruhestand und wohnt abwechselnd in Antwerpen und Marokko.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

DIE GASTARBEITER

(1950 – 1976)

In den 1950er und 1960er Jahren erlebt Westeuropa eine wirtschaftliche Hausse. Das geht mit einem enormen Mangel an Arbeitskräften einher. Deutschland rekrutiert Arbeiter in Südeuropa und der Türkei, Frankreich dagegen in seinen ehemaligen Kolonien Marokko, Tunesien und Algerien. Die billigen Fremdarbeiter, meist junge Männer, werden im Zuge von Kampagnen, von Agenten oder im Rahmen von Verträgen zwischen Anwerbe- und Rekrutierungsländern angeworben. Sie arbeiten in Bergwerken, in der Bau- oder in der Metallindustrie. Die meisten Fremdarbeiter wollen schnell Geld verdienen und dann wieder zurückkehren (woher sich auch der Begriff „Gastarbeiter“ ableitet). Die Ölkrise von 1973 und 1974 führt jedoch zu großen wirtschaftlichen Problemen in Europa. In Belgien wird 1974 ein Anwerbestopp beschlossen. Allerdings können Männer weiterhin ihre Familie nachholen.

Durch das zunehmende weltweite Armutsgefälle kommt es zu neuen Wanderungsbewegungen. Menschen emigrieren nach Nordamerika, in die Anrainerländer des Persischen Golfs und in asiatischen Wachstumsländern wie Japan. In Krisenzeiten schließen Nationen die Grenzen für einfache Arbeiter, während Hochqualifizierte weiterhin willkommen sind. Das führt zu einem Braindrain auf Kosten der wirtschaftlich schwachen Dritte-Welt-Länder.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

OKSANA SCRÈVE

Oksana Scrève (geb. 1970) wächst im weißrussischen Gomel auf. 1987 zieht sie nach Moskau, um Wirtschaftswissenschaften und Wirtschaftsenglisch zu studieren. Nach dem Ende der Sowjetunion kehrt sie nach Weißrussland zurück, wo sie eine Stelle als Finanzmanagerin bekommt. 1995 lernt sie während einer Geschäftsreise in Deutschland den Belgier Philip kennen. Oksana und Philip verlieben sich und heiraten. Kurz nach der Hochzeit zieht das Paar nach Belgien und bekommt zwei Kinder. Oksana lernt Niederländisch und Französisch und setzt ihre Karriere fort. Außerdem gründet sie Belarus Today, eine kulturelle Vereinigung für Weißrussen in Belgien. Oksana und ihre Familie reisen regelmäßig nach Weißrussland und erwägen, sich einmal ganz dort niederzulassen.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

DIE EMIGRATION AUS OSTEUROPA (1989 – HEUTE)

Während des Kalten Kriegs ist es fast unmöglich, aus der Sowjetunion auszuwandern. Das ändert sich 1989 mit dem Fall der Berliner Mauer. Ungefähr eine Million Russen – Juden und ihre Familien – wandern nach Israel aus, Deutschstämmige aus dem Osten ziehen ins wiedervereinigte Deutschland und zahlreiche Osteuropäer, darunter Polen, suchen Arbeit in Westeuropa. Der EU-Beitritt der mittel- und osteuropäischen Staaten im Jahr 2004 erleichtert die Migration.

Vor allem Frauen aus Russland, Weißrussland, Polen und der Ukraine erhoffen sich von einer Heirat mit einem Westeuropäer mehr Freiheit und bessere Karrierechancen. Denn in der Heimat herrscht Armut und die Vorstellungen von der Rolle der Frau in der Gesellschaft sind durch und durch konservativ. Außerdem gibt es in Osteuropa einen Frauenüberschuss.

Davon profitieren Menschenhändler. Aber auch Frauen wie Oksana Scrève haben es im Westen nicht leicht. Sie müssen eine neue Sprache erlernen und ihre Studien- und Berufsabschlüsse werden in der EU häufig nicht anerkannt.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

ERNESTO

Ernesto (ein fiktiver Name) ist wahrscheinlich 1985 geboren und Mexikaner. Ebenso wie sieben Millionen anderer Einwanderer hält er sich illegal in den USA auf. Im Alter von zwanzig verließ er seine Heimat, die ihm keinerlei Aussicht auf eine Zukunft bot. Mittlerweile wohnt er seit vier Jahren in den USA.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Nacheinander hatte er zwei ordentlich bezahlte Jobs. Aber damit war es schnell vorbei. Heute ist Ernesto Tagelöhner und arbeitet als Koch, als Putzkraft oder als Anstreicher. Früher konnte er wöchentlich 500 Dollar nach Hause schicken, nun sind es 50 bis 100 Dollar. Aber Ernesto gibt nicht auf. Als ältester Sohn der Familie will er seine Eltern und Geschwister weiter unterstützen und selber ein menschenwürdiges Leben führen. Er glaubt noch immer an den American Dream.

DIE ILLEGALE IMMIGRATION

(1970 – HEUTE)

In den vergangenen vierzig Jahren ist die Einwanderungspolitik westlicher Länder viel strenger geworden. Die Folge ist, dass weltweit die illegale Immigration zunimmt. Die wachsende Kluft zwischen Arm und Reich führt dazu, dass zahllose Menschen auch ohne die erforderlichen Dokumente ihre Heimat verlassen. Sie träumen von einer Zukunft in Europa oder Amerika. Davon profitieren Schleuser, die den Flüchtlingen hohe Summen für die gefährliche Reise abverlangen. Vor der italienischen Küste ertranken bereits Hunderte afrikanischer Bootsflüchtlinge. In den Wüsten an der mexikanisch-amerikanischen Grenze sterben täglich zwei oder drei Mexikaner, die meisten an Austrocknung. Überall in der Welt suchen illegale Einwanderer wie Ernesto verzweifelt Arbeit, um ihre Familien zu ernähren. Die Immigranten verdingen sich als Saisonarbeiter, Bauarbeiter oder Möbelpacker. Sie verdienen wenig und sind der Willkür ihrer Arbeitgeber ausgeliefert.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

ALBERT



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Im Alter von sieben Jahren flüchtet Albert vor den Gewaltakten der einzelnen ethnischen Gruppen in der Demokratischen Republik Kongo. 2009 versuchen rund 116 000 Flüchtlinge, darunter Albert und seine Familie, von Nordwesten her den Fluss Ubangi zu überqueren, um nach Kongo-Brazzaville zu gelangen. Aber der Junge wird von Rebellen entführt. Er wird Augenzeuge von Gemetzeln und leidet selber Todesangst. Nach zwei Monaten entkommt er den Rebellen und erreicht endlich Kongo- Brazzaville. Das Flüchtlingshilfswerk der Vereinten Nationen (UNHCR) führt ihn im Flüchtlingslager Bétou im Nordosten des Landes wieder mit seiner Familie zusammen. Aber Alberts Vater ist während der Flucht umgekommen. Der Junge bekommt Begleitung bei der Verarbeitung seine Traumas und geht zur Schule, wo er sich als ausgezeichnete Schüler erweist. Irgendwann einmal will er in sein Heimatdorf zurückkehren.

DIE FLÜCHTLINGSKRISEN UNSERER ZEIT

(1990 – HEUTE)

Aus Angst vor Krieg, Verfolgung und Folter sind weltweit rund 40 Millionen Menschen auf der Flucht. Sie kommen aus Krisengebieten wie Afghanistan, Irak, Somalia, Sudan oder – wie Albert – aus der Demokratischen Republik Kongo. Aber es gibt auch zahllose Klimaflüchtlinge, die aufgrund von Umweltveränderungen oder Naturkatastrophen und den dadurch verursachten gewalttätigen Konflikten gezwungen sind, ihre Heimat zu verlassen.

Ungefähr 80 Prozent der Flüchtlinge verfügen nicht über ausreichend finanzielle Mittel, um eine weite Reise zu unternehmen. Diese Flüchtlinge ziehen im Heimatland umher oder flüchten in ein Nachbarland. Vor allem die ärmsten Länder müssen Millionen von Flüchtlingen auffangen. Die Folge sind riesige Flüchtlingslager in Pakistan, Iran, Syrien, Kongo oder Kenia.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

SAİF LAMA'A



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Auf der Flucht vor dem IS-Terror

Saif Lama'a (1982) geht mit achtzehn Jahren aus Syrien weg nach Kairo. Er will Künstler werden. Als in Syrien der Bürgerkrieg ausbricht, zieht seine dort zurückgebliebene Familie zu einer Schwester Saifs nach Mosul im Irak. Auch Saif zieht dorthin. Sie machen Pläne für eine Weiterreise in die Türkei, doch als der IS im Juni 2013 die Stadt erobert, müssen sie sofort und völlig unvorbereitet flüchten. In der Türkei finden alle Familienmitglieder schlecht bezahlte Arbeit. Nach zwei Jahren zieht Saif nach Griechenland. Bei der Überfahrt übers Mittelmeer setzt er sein Leben aufs Spiel. Nach einer langen Reise über Land erreicht er Belgien. Zusammen mit Saif beantragten 2015 1,2 Millionen Menschen Asyl in Europa. Sie kommen aus armen und gefährlichen Regionen wie Syrien oder Westafrika. Auf ihrer Reise nehmen sie große Risiken auf sich. Schleuser machen gute Geschäfte. Die große Anzahl toter Flüchtlinge löst allgemeine Betroffenheit aus, doch die Europäische Union kann sich nicht auf eine gemeinsame Politik einigen.

Saif wohnt heute in Antwerpen und widmet sich ganz seiner Kunst. Seine Eltern leben immer noch in der Türkei.

YOU ARE
HERE
VOUS ÊTES
ICI
U BENT
HIER

Hier erreichen Sie den großen Anbau von 1924. Darin befanden sich die Autoklaven – Druckbehälter, in denen Gepäck und Kleidungsstücke desinfiziert wurden. Das Hab und Gut der Emigranten wanderte in die Kessel, die anschließend hermetisch verschlossen und mit chemischem Dampf unter Druck gesetzt wurden. Hier holte das Personal der Red Star Line das sterilisierte Gut wieder aus den Kesseln.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

YOU ARE
HERE
HERE
HERE
VOUS ÊTES
U BENT



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Hier steckten die Mitarbeiter der Red Star Line die Kleidungsstücke und das Gepäck der Passagiere zur Desinfektion in die Dampfkessel. Die Passagiere mussten ihr Gepäck direkt bei der Ankunft abgeben; ihre Kleidung zogen sie aus, bevor sie duschten.



1

2

3

IN DEN **3**
FUßSTAPFEN
DER AUS-
WANDERER

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Zwischen 1815 und 1940 verlassen rund 60 Millionen Auswanderer Europa. Sie hoffen auf ein besseres Leben in Übersee. Der Großteil der Emigranten, die sich in Antwerpen einschiffen wollen, kommt aus Deutschland und Osteuropa. Das Ziel der meisten von ihnen sind die Vereinigten Staaten. Anfang des 20. Jahrhunderts fahren die Schiffe der Red Star Line von Antwerpen aus direkt nach New York und Philadelphia. Aber sie ist nicht die einzige transatlantische Reederei. Die Canadian Pacific Line fährt nach Kanada, eine andere Reederei über Großbritannien nach Nordamerika.

Die Schiffsreise ist nur eine Etappe der beschwerlichen Reise. Zunächst mussten die Emigranten über die Grenze ihres Heimatlands gelangen, dann folgte die lange Eisenbahnfahrt nach Antwerpen. Nach umfangreichen Kontrollen hier in diesem Gebäude beginnt dann die Atlantikpassage. Bei ihrer Ankunft in Amerika werden die Auswanderer abermals kontrolliert. Und nur, wer die Einwanderungserlaubnis erhält, kann sich auf den Weg zu den neuen Siedlungsgebieten machen. Wem begegneten die Emigranten auf ihrer Reise? Was erlebten sie unterwegs? Was waren ihre Ängste und Sorgen? Das erfahren Sie, wenn Sie in die Fußstapfen der Auswanderer treten.



1
2
3

AUFBRUCH **4**

5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17

Lieber Bruder, wenn du meinst, dass es schlimm ist in Polen, dann nimm Frau und Kinder und komm zu mir.

— **Constantine Lanka, polnischer Auswanderer, 1891**



1
2
3

Niemand verlässt seine Heimat ohne triftigen Grund. Und jeder, der sich zum Auswandern entschließt, hat seine ganz persönlichen Motive. Aber der wichtigste Beweggrund ist im 19. und 20. Jahrhundert die in Europa weit verbreitete Armut.

4

5
6
7
8

Die neuen Fabriken an den Stadträndern haben das traditionelle Handwerk verdrängt. Die kleinen Bauern können sich nur mühsam über Wasser halten. Gleichzeitig kommt es zu einer wahren Bevölkerungsexplosion. Kriege, Hungersnöte, Naturkatastrophen und politische Konflikte verschlimmern die Lage weiter.

9
10
11
12
13
14
15
16
17

Das Heil scheint in Übersee zu liegen. Die nordamerikanische Wirtschaft boomt und die kanadische Regierung ist auf der Suche nach Menschen, die sich in den neu erschlossenen Gebieten ansiedeln wollen. Bereits ausgewanderte Bekannte und Verwandte berichten den Daheimgebliebenen von einem neuen, besseren Leben. In manchen Briefumschlägen stecken sogar Schiffstickets.

Die Reedereien beschäftigen Agenten in allen Ecken Europas. Sie verkaufen preiswerte Fahrscheine und verteilen bunte Prospekte und Plakate, die eine schnelle, sichere und komfortable Überfahrt versprechen. Aber die Wirklichkeit ist vielschichtiger. Manche Quellen widersprechen sich und die Menschen werden aus der Fülle der Informationen nicht schlau. Aufbrechen oder nicht? Eine schwierige Entscheidung...



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

4.1

UNTERWEGS NACH KANADA



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Ende des 19. Jahrhunderts sind große Teile Kanadas noch unerschlossen. Die Regierung will sie besiedeln und urbar machen. Unter dem Slogan „The Last Best West“ betreibt sie eine aktive Einwanderungspolitik. Der Slogan ist eine Anspielung auf den Unterschied zwischen Kanada und den USA, wo der „Große Treck“ in Richtung Westen bereits Vergangenheit ist. Erschlossene Gebiete in Kanada werden oft einfach denen zuerkannt, die bereit sind, dort zu arbeiten.

Aber nicht alle Volksgruppen sind in Kanada willkommen. Die Regierung wirbt nur in bestimmten Ländern um Einwanderer. Dazu gehört Belgien. Denn Belgier sind katholisch und verstehen etwas von der Landwirtschaft. Und die meisten sprechen zumindest einige Worte Französisch. In Antwerpen wirbt ein Agent der kanadischen Regierung Einwanderer an.

Ab 1904 bietet die Canadian Pacific Line als erste Reederei Europas eine direkte Überfahrt von Antwerpen nach Kanada an. Ab 1921 nehmen auch die Schiffe der Red Star Line Kurs auf Halifax.

4·2 DIE AGENTEN

Die Auswandererreedereien beschäftigen Agenten in den abgelegensten Gegenden Europas. Oft handelt es sich um lokale Bankiers, Geschäftsleute und Kneipenbesitzer, die ihr Einkommen aufbessern wollen. Ihr Büro befindet sich im eigenen Betrieb oder an öffentlichen Treffpunkten.

Um möglichst viele Tickets zu verkaufen, machen sie es den Auswanderungswilligen so leicht wie möglich. Sie bieten Reisepauschalen einschließlich Zugfahrt und Hotelübernachtungen an.

Nicht alle Agenten sind gleichermaßen vertrauenswürdig. Es gibt zahlreiche Betrüger, die nur darauf aus sind, die Reisenden um ihr Geld zu erleichtern. Darum dürfen in den meisten Ländern nur offiziell anerkannte Agenten tätig werden. Aber auch diese kümmern sich oft nicht um die Vorschriften.

Die Reedereien verteilen massenhaft Werbematerial wie Broschüren und Plakate. Die der Red Star Line wurden von dem bekannten Grafiker Henri Cassiers entworfen. Die imposanten Schiffe auf den Plakaten hinterlassen einen tiefen Eindruck in jedem Betrachter.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

4-3

DER PREIS EINES RED STAR LINE-TICKETS



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

1902 kostet ein Red Star Line-Ticket der 3. Klasse nach Amerika 162,50 Belgische Franken oder 31 US- Dollar. Das entspricht dem heutigen Kaufwert von ca. 1000 Euro. Ein Arbeiter muss für diese Summe ungefähr 75 Tage arbeiten. Die Ticketpreise schwanken im Laufe der Jahre. 1895 kommt es zu Preisabsprachen. Eine Reise in der 3. Klasse kostet ab dann 83 Franken (heute ca. 550 Euro). 1925 kostet das gleiche Ticket inflationsbedingt bereits 2400 Franken oder 2500 Euro. Die Ticketpreise richten sich auch nach der Jahreszeit. Kinder unter 10 oder 12 Jahren bezahlen die Hälfte. Betrügerische Agenten fordern von den Auswanderern viel mehr Geld für die Überfahrt als die Reederei selber.

4·4 **BERICHTE AUS AMERIKA**

Die meisten Auswanderer wagen erst den Sprung über den Großen Teich, wenn Verwandte oder Menschen aus ihrem Dorf bereits dorthin emigriert sind. Mehr als ein Drittel der Fahrscheine europäischer Auswanderer wird von Verwandten oder Bekannten aus Amerika bezahlt. Familien wandern oft in Phasen aus. Erst macht sich der Familienvater auf die Reise, um das Land zu erkunden und einen finanziellen Grundstock anzulegen. Später – manchmal nach Jahren – folgen Frau und Kinder. Die Daheimgebliebenen bekommen Briefe von Verwandten, die über ihr Leben in Amerika berichten. Das vergrößert ihren Mut, ebenfalls aufzubrechen. Sie wissen ungefähr, was sie erwartet, und sie können sich einer Bleibe in Amerika sicher sein.

Aber es gibt auch Auswanderer, die von ihrem neuen Leben enttäuscht sind. Aus ihren Briefen spricht Verbitterung. Und in Belgien warnen manche Geistlichen davor, nach Amerika aufzubrechen – nicht zuletzt wegen der Verderbtheit der amerikanischen Städte.

Nicht alles, was den potenziellen Auswanderern erzählt wird, erweist sich als glaubwürdig. Investoren und Agenten haben nicht immer das Beste für sie im Sinn; oft denken sie mehr an ihren eigenen Gewinn als an das Wohl der auswanderungswilligen Menschen.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



1

2

3

4

DIE **5** BAHNREISE

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Deutschland in einem Waggon vierter Klasse zu durchqueren, bedeutet eine unvorstellbare Tortur. Wir sehen sie hier in Antwerpen ankommen – Waggon, die vollgestopft sind mit Emigranten, die auf ihrem Gepäck sitzen. Es gibt nicht genug Bänke für sie, nachts kein Licht und kein Wasser, mit dem sie ihren Durst löschen können.

— **Eugène Venesoen, belgischer Kommissar für die Emigration, 1913**

Die Auswanderer, die in Antwerpen das Schiff nehmen wollen, haben bereits eine lange und beschwerliche Bahnfahrt hinter sich.

In der vierten Zugklasse, säuberlich geschieden von den betuchteren Passagieren, sitzen sie in ungeheizten Waggonen auf hölzernen Bänken. Sie können sich nicht waschen und werden regelmäßig auf Läuse und anderes Ungeziefer kontrolliert. Auch ihr Gepäck wird desinfiziert.

Aber auch davor gab es schon manches Hindernis zu überwinden. Bevor die Emigranten überhaupt in den Zug in Richtung Westen steigen können, müssen sie in Russland und anderen osteuropäischen Ländern eine Ausreisegenehmigung erhalten haben. Die Prozedur ist äußerst kompliziert, weshalb sich Tausende von Auswanderern

entschließen, die Grenze illegal zu überqueren. Dazu gehören viele junge Männer, die sich der Wehrpflicht entziehen wollen. Menschenhändler profitieren von ihrer Lage.

Am Ende des Ersten Weltkriegs und kurz nach dem Krieg ist die Reise nach Antwerpen noch beschwerlicher. Die Emigranten ziehen – häufig ohne Geld und Papiere – durch einen verwüsteten Kontinent. Viele sind Monate oder sogar Jahre unterwegs.

Im 19. Jahrhundert ist Antwerpen von ganz Europa aus dem Zug erreichbar. Die längste ununterbrochene Bahnstrecke verläuft ab 1913 von Odesa nach Antwerpen. Unzählige Russen steigen im Städtchen Brody an der österreichisch-russischen Grenze in den Zug. Durch Österreich- Ungarn, Deutschland und die Niederlande fahren sie nach Belgien.

Strecke: 1834 km Reisedauer: zwei Tage
Länder: Russland, Österreich-Ungarn, Deutschland, die Niederlande, Belgien



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

DIE BAHNREISE DURCH EUROPA



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Brody – österreichische Grenze

Am Grenzübergang Brody werden die Pässe der Auswanderer kontrolliert. Reisende ohne Pass überqueren zu Fuß die „grüne Grenze“ zwischen Russland und Österreich-Ungarn. Oft helfen ihnen Schmuggler, die die Gegend gut kennen. Und auch bestechliche russische Grenzwächter.

Myslovitz – deutsche Grenze

In Myslovitz müssen die Auswanderer ihre Reisepapiere vorlegen. Sie werden auch zum ersten Mal während der Reise ärztlich untersucht und ihr Gepäck wird desinfiziert. Diese Maßnahme geht auf die Cholera-Epidemie in Hamburg zurück, die mehr als 8000 Todesopfer forderte. In der Grenzstation gibt es einen Wartesaal mit einer einfachen Gaststätte. Getränke sind dort nach Aussage von Zeitzeugen ausreichend vorhanden, aber es gibt kaum Essen.

Leipzig – Deutschland

Die Emigranten werden in geschlossenen Eisenbahnwaggons durch Deutschland transportiert. Sie haben keinerlei Kontakt mit den anderen Passagieren. Der Zug hält in Leipzig, wo die Auswanderer abermals kontrolliert und registriert werden. Wer sich bisher den Kontrollen entziehen konnte, der geht den Behörden spätestens hier ins Netz.

Hamont-Achel - belgische Grenze

Ab ca. 1890 müssen die Auswanderer bei ihrer Ankunft in Belgien über Schiffspapiere verfügen. Sie müssen auch genug Geld dabei haben, um in Belgien niemand zur Last zu fallen. Jedoch sind die Kontrollen an der deutsch-belgischen Grenze eher nachlässig. Die belgischen Behörden verlassen sich darauf, dass die Auswanderer bereits in Deutschland gründlich überprüft wurden.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

DER AUFENTHALT IN **6** ANTWERPEN



1

2

3

4

5

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Nach ihrer Ankunft im Hauptbahnhof schlägt der Trubel Antwerpens über den Auswanderern zusammen. Handel und Gewerbe florieren, der Hafen verbindet die Stadt mit der ganzen Welt. Die Emigranten, die auf dem Weg zu ihrer Unterkunft durch Antwerpen ziehen, sind überwältigt vom Luxus der Geschäfte und von der Pracht der Wohnhäuser, Hotels und Theater.

Aber sie lernen auch die andere Seite der Hafencity kennen. Die oft dreckigen Emigrantenhotels sind überfüllt und in den zweifelhafteren Vierteln liegen Diebe und Betrüger auf der Lauer. Wer nicht aufpasst, ist sein Geld und seine Schiffs-papiere los.

Die meisten Emigranten halten sich nur kurz in Antwerpen auf, aber einige bleiben auch für längere Zeit hier. Wer nicht durch die Kontrollen der Auswandererbehörden gelangt ist, kann sich an städtische Hilfsorganisationen und Krankenhäuser wenden. Die Auswandererpolitik ist eine Angelegenheit des Emigrationskommissariats beim belgischen Außenministerium. Dort erhalten die Auswanderer auch Informationen und Auskünfte.

Die Anwesenheit der Fremden beeinflusst das Stadtbild. Sie fallen durch ihr oft exotisches Äußeres auf und die Antwerpener bestaunen sie mit einer Mischung aus Neugier und Mitleid.

6·1

AUSWANDERER IN DER STADT

In Häfen wie Hamburg und Bremen befinden sich die Einrichtungen für Emigranten konzentriert am Stadtrand. In Antwerpen sind sie über die ganze Stadt verstreut. Die Auswanderer sind Bestandteil des Stadtbilds. Ihrem Gepäck haftet der Geruch der Desinfektionsmittel an, mit denen es an den Grenzübergängen behandelt wurde. Und sie fallen durch ihre Schaffelmäntel, ihre bunten Kopftücher und ihre hohen Stiefel auf.

In einer durchschnittlichen Woche des Jahres 1913 passieren 4000 Auswanderer die Stadt. Im Gedächtnis der Antwerpener bleiben sie als Gestalten aus einem Roman haften. Nach Marnix Gijsen vermitteln sie den Eindruck „großen Gehetzseins, so als säße ihnen ein Racheengel auf den Fersen“. Emmanuel de Bom empfindet sie „als eine eng aneinander gedrängte Herde. (...) Sie hasten wie verlorene Seelen, ihre elendige Habe auf ihren Schultern weiterschleppend.“ Edmond Van Offel beschreibt diesen Anblick als „Elendszüge“.

Bei den Antwerpenern, die in der Nachbarschaft der Unterkünfte wohnen, erregen die Auswanderer Unmut. Sie beschweren sich über nächtlichen Lärm, Gestank und Schmutz.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

6·2 DER HAUPTBAHNHOF



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Ab 1905 kommen die Züge mit den Emigranten an Bord am Antwerpener Hauptbahnhof an. Das erste, was die Ankömmlinge von der Stadt sehen, ist die riesige Bahnsteighalle mit ihrem eindrucksvollen Glas- und Eisendach.

Wer Schiffspapiere besitzt, wird von Mitarbeitern der Reederei, der Agentur oder des Hotels abgeholt. Sie sind an ihrer Dienstmütze erkennbar. Wer keine Papiere oder keine Aufenthaltsgenehmigung besitzt, wird leicht Opfer von Betrügern, die den Ankömmlingen zweifelhafte Vorschläge machen und von ihrer Hilflosigkeit profitieren.

Von 1908 bis 1914 werden die Emigranten bereits im Bahnhof auf ansteckende Krankheiten untersucht. Dadurch will die Stadtverwaltung vermeiden, dass in Antwerpen Auswanderer stranden, die keine Chance auf eine Einreise in Amerika haben. Immer wieder werden Menschen zurückgeschickt, bevor sie überhaupt den Bahnhof verlassen haben. Das Gepäck der Einwanderer wird desinfiziert.

6·3 BESCHWERDEBRIEF

Am 6. Oktober 1910 schicken die Bewohner der Loosstraat (heute Van Schoonhovenstraat), der Schaafstraat und der Lange Winkelhaakstraat dem Bürgermeister Antwerpens einen Beschwerdebrief, in dem sie sich bitterlich darüber beklagen, dass das Wohnen in der Nähe der Auswanderhotels mit zahlreichen Unannehmlichkeiten verbunden ist. Die Emigranten verursachten Gestank, Schmutz und nächtlichen Lärm.

„Die Bewohner der genannten Straßen müssen stets über die Mitte der Straße gehen, weil die Bürgersteige ständig von Auswanderern versperrt sind. Unsere Dächer und Abflussrohre sind von Dreck und Unrat verstopft, so dass das Regenwasser unbrauchbar wird, was besonders nachteilige Auswirkungen auf die Gesundheit hat.“

In dem Beschwerdebrief wird die Stadtverwaltung aufgefordert, die Auswandererhotels zu schließen.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

6-4 DIE UNTERKÜNFTE



1

2

3

Auswanderer, die Schiffspapiere besitzen, werden am Antwerpener Hauptbahnhof von einem Angestellten der Reederei abgeholt. Sie übernachten in billigen Emigrantenhotels, wo sie auch essen und Geld wechseln können. Die meisten dieser Hotels gehören der Reederei oder wurden von ihr angemietet. Die Betreiber sind oft Ausländer. Im Hotel du Luxembourg halten sich vor allem Luxemburger und im Hotel Frankfurt vor allem Deutsche auf.

4

5

6

Nach dem Ersten Weltkrieg logieren die Auswanderer in so genannten Empfangshotels, bis sie die Desinfektion und Kontrolle hinter sich haben. Anschließend müssen sie in ein Quarantänehotel umziehen.

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Das städtische Gesundheitsamt kontrolliert die Belüftung, die Größe der Schlafsäle, die Zahl der Betten und den Zustand des Bettzeugs. Allwöchentlich werden die Hotels desinfiziert. So will man der Verbreitung von Krankheiten entgegenwirken, aber auch den Auswanderern die Zeit in Antwerpen erträglich machen.

Vor allem in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg gibt es in der Stadt oft mehr Auswanderer als behördlich genehmigte Betten. In solchen Perioden übt der Emigrationskommissar Eugène Venesoen Druck auf das Gesundheitsamt aus, die Vorschriften weniger streng anzuwenden.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

6.5 DAS JÜDISCHE VIERTEL



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Ab den 1880er Jahren treffen zahlreiche osteuropäische Juden in Antwerpen ein. Dort wohnen vor allem holländische und deutsche Juden. Das jüdische Viertel hinter dem Hauptbahnhof breitet sich schnell bis zur Belgiëlei und dem Stadtpark aus. Auch Tausende von Juden auf dem Weg nach Amerika passieren das Viertel.

Reiche osteuropäische Juden gründen 1903 die Hilfsorganisation EZRA, die Auswanderer in Problemsituationen unterstützt. Die EZRA-Mitarbeiter kaufen Tickets, kümmern sich um Kranke, kontaktieren Verwandte in Amerika und stellen gratis Schlafplätze und Mahlzeiten zur Verfügung. So beherzigen sie die jüdische Tradition der Solidarität. Die Organisation will auch vermeiden, dass ungepflegte und ärmlich aussehende jüdische Auswanderer antijüdische Gefühle in der Stadt provozieren.

Einige der Juden auf Durchreise bleiben jedoch in Antwerpen. Der Tag der Abfahrt steht noch in weiter Ferne; in der Zwischenzeit schließen sie Bekanntschaften oder finden Arbeit. Andere haben kein Geld mehr oder sind aus dem einen oder anderen Grund nicht reisefähig. Außerdem bietet Antwerpen ihnen interessante Möglichkeiten beispielsweise im Diamantengewerbe.

ERINNERUNGSALBUM FÜR HENRI SCHULSINGER, NOVEMBER 1936

Der polnische Jude Henri Schulsinger lässt sich 1891 als Diamantenhändler in Antwerpen nieder. Er wird einer der Gründer und Galionsfigur der Hilfsorganisation EZRA. Bei seinem 70. Geburtstag am 15. November 1936 wird er für seinen selbstlosen Einsatz für die Auswanderer geehrt. Schulsinger ist auch aktiv in der jüdischen Wohlfahrtsorganisation „De Centrale“. Ab 1920 ist sie der Dachverband der meisten jüdischen sozialen Einrichtungen in Antwerpen, darunter EZRA.

Zu den Gästen des Festakts gehören Menschen aus der jüdischen Gemeinschaft, aber auch Mitarbeiter der belgischen Emigrationsbehörde und des Antwerpener Gesundheitsamts. Gemeinsam überreichen sie Henri Schulsinger dieses Erinnerungsalbum.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

6-7 EMIGRANTEN IN DER KUNST



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Die Emigration spielt keine bedeutende Rolle in der belgischen Kunst; dennoch beziehen einige Künstler daraus ihre Themen. In den 1890er Jahren verbreitet sich die Kunstauffassung des Realismus. Maler wie Louis van Engelen, Constantin Meunier, Edgard Farasijn und Eugène Laermans stellen Straßenkinder, Bauern, Arbeiter und auch Emigranten dar. Die Gemälde von Meunier und Laermans sind ausgesprochen pessimistisch.

Nach der Wende zum 20. Jahrhundert malen Eugène Van Mieghem und Victor Hageman immer wieder Emigranten im Antwerpener Hafen. Ihre Werke sind, ebenso wie viele Romane jener Zeit, von Trostlosigkeit und Mitleid mit den Dargestellten erfüllt. Die Eltern Van Mieghems bewirtschaften gegenüber den Hallen der Red Star Line eine Kneipe, weshalb Van Mieghem seine Eindrücke sozusagen aus der ersten Reihe wiedergibt. Im Mittelpunkt seiner dunkeltonigen Werke steht der Mensch als Individuum. 1927 fertigt der Expressionist Henri Van Stralen einen Linoleumschnitt von wartenden Auswanderern.

EUGEEN VAN MIEGHEM, 1875-1930

Eugeen Van Mieghem erblickt am 1. Oktober 1875 das Licht der Welt. Seine Eltern besitzen eine Kneipe am Van Meterenkaai und damit mitten im alten Hafenviertel Antwerpens. Zehn Jahre später eröffnen sie eine neue Kneipe an der Montevideostraat. 1893/1894 baut die Red Star Line an der gegenüberliegenden Straßenseite ihre neuen Abfertigungshallen. Die Welt und die Auswanderer ziehen an der Kneipe der Van Mieghems vorbei...

1892 beginnt Eugeen sein Kunststudium an der Königlichen Akademie der Schönen Künste von Antwerpen. Dort macht er mit dem Werk von Théophile-Alexandre Steinlen Bekanntschaft, das einen großen Einfluss auf ihn ausübt. 1896 fordert Direktor Eugène Siberdt den Studenten Van Mieghem auf, die Akademie zu verlassen. Zehn Jahre zuvor hatte ein Konflikt mit demselben Siberdt Vincent van Gogh zum Verlassen der Akademie gezwungen...

Van Mieghem beginnt, als Schiffsbefrachter zu arbeiten, aber er zeichnet weiter. Er bewundert Edvard Munch. 1899 entstehen seine ersten Zeichnungen von Emigranten und er kommt mit dem literarischen Anarchismus in Kontakt. 1901 stellt er beim Salon von La Libre Esthétique in Brüssel



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

aus und erhält erste Anerkennung. Drei Jahre später widmet ihm die Londoner Zeitschrift Pall Mall einen Artikel. Sie nennt Van Mieghem „an artist of the people“. Im gleichen Jahr reist Van Mieghem nach Amsterdam, um sich in das Werk Rembrandts zu vertiefen.



1

1905 stirbt nach nur dreijähriger Ehe seine Frau Augustine Pautre. Bis 1910 stellt Van Mieghem nicht mehr aus. 1912 widmet ihm der Antwerpener Königliche Kunstverein jedoch eine erste Einzelausstellung.

2

3

4

5

6

Im Ersten Weltkrieg bleibt Van Mieghem im besetzten Antwerpen. Nach Kriegsende stellt er die Arbeiten, die im Krieg entstanden sind, in Antwerpen und Scheveningen aus. Kunstkritiker vergleichen ihn mit Steinlen und Jean-Louis Forain. In den 1920er Jahren nimmt Van Mieghem, mittlerweile selber Dozent an der Akademie, an mehreren Gruppenausstellungen in Belgien und dem Ausland teil. Am 24. März 1930 stirbt er an Herzversagen.

7

8

9

10

11

12

13

613 seiner Werke werden in der Grafiksammlung des Museums Plantin-Moretus aufbewahrt.

14

15

16

17

6-9 DER HAFEN

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wird der Auswandererverkehr eine wichtiger Quelle von Einkünften für den Antwerpener Hafen. Anfänglich wurden die Emigranten vor allem mit Segelschiffen befördert, aber bereits 1842 fährt der erste Liniendampfer nach New York. In den 1850er Jahren geht der Auswandererverkehr zurück, was unter anderem am Erfolg der deutschen Häfen liegt. 1854 nehmen noch 24 000 Emigranten in Antwerpen das Schiff nach Amerika, 1871 ist der Verkehr zum Erliegen gekommen.

Ab 1873 startet die Red Star Line einen Liniendienst nach Nordamerika. Der Auswandererverkehr nimmt wieder zu. 1913 erreicht er seinen Höhepunkt: Mehr als 100 000 Emigranten fahren mit verschiedenen Reedereien zu sämtlichen Kontinenten. Bis in die 1890er Jahre hinein sind diese Auswanderer vor allem Deutsche und 1913 vorwiegend Osteuropäer. Die Zahl der Belgier beträgt in jenem Jahr nur 7000.

Ein Schiff zu beladen, bedeutet, rund um die Uhr zu arbeiten. Am Rijnkaai herrscht ein lebhaftes Treiben von Kohlenträgern und Stauern. Überall sieht man Waggons, Strohbällen und Karren voll Lebensmitteln. Die Schiffe werden von der Staurei Hessenatie abgefertigt. 1906 gibt die Reederei in Antwerpen rund 7,5 Millionen Belgische



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Franken für die Bevorratung, für Löhne, Reparaturen, Verwaltung und Liegegebühren aus. Der Gegenwert betrüge heute rund 60 Millionen Euro.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

6-10 EUGEEEN VAN MIEGHEM UND DER HAFEN

Die Schelde und der Hafen haben die Geschichte Antwerpens geprägt. Sie beeinflussen auch entscheidend das Bild, das die Antwerpener von ihrer Stadt haben. Der Hafen und die Reede wurden unzählige Male gezeichnet, gemalt und fotografiert. Der Künstler Eugeen Van Mieghem (1875-1930) wirkte in der Epoche der Red Star Line. Seine Eltern besaßen eine Kneipe genau gegenüber der Abfertigungshallen der Reederei. Auch aus diesem Grunde spielen Auswanderer eine zentrale Rolle auf einer Reihe seiner Hafengemälde und -zeichnungen.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

YOU ARE
HERE
VOUS ÊTES
ICI
U BENT
HIER

Hier links hinter Ihnen sehen Sie ein kleines Büro, das erhalten geblieben ist. Es lag direkt neben dem Ausgang dieses Gebäudes.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



1

2

3

DUSCHEN
UND **7**
DESINFI-
ZIEREN

4

5

6

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Nun gibt es keine Möglichkeit mehr, der Dusche zu entkommen, da weder die Gänge noch die Räume miteinander verbunden sind. Einmal eingetreten, muss der Emigrant alle geforderten Maßnahmen über sich ergehen lassen, um das Gebäude wieder verlassen zu können.

— **l’Action Nationale, ca. 1924**



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Nach der Ankunft in den Kontrollhallen der Red Star Line nimmt die Spannung bei den Auswanderern zu. Die Dritte-Klasse-Passagiere müssen zur ärztlichen Untersuchung und ab den 1920er Jahren müssen sie sich außerdem einer ganzen Reihe von Hygienemaßnahmen unterziehen.

Im Erdgeschoss befinden sich die Duschen und die Desinfektionskessel. Männer und Frauen betreten das Gebäude durch getrennte Eingänge. Danach müssen sie sich ausziehen und ihre Kleidungsstücke in einen Sack stecken, auf dem die Nummer ihrer Duschkabine steht. Die Kleidung wird in großen Kesseln chemisch desinfiziert. Währenddessen stehen die Passagiere ungefähr eine Stunde lang unter der Dusche. Anschließend erhalten sie ihre Kleidung zurück.

Die Hygienemaßnahmen wurden auf Anordnung der US-amerikanischen Regierung eingeführt. Denn die Vereinigten Staaten wollen unter allen Umständen vermeiden, dass die Einwanderer Krankheiten wie Cholera, Typhus oder Trachom

einschleppen. Emigranten, die aus Gegenden kommen, in denen eine Seuche wütet, müssen in Quarantäne. Das amerikanische und später auch das kanadische Konsulat in Antwerpen kontrollieren genauestens die Befolgung dieser Vorschriften.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

7·1

DER GERUCH VON DESINFIZIATIONSMITTELN



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Aus zahlreichen literarischen Beschreibungen und Zeitzeugnissen geht hervor, dass den Auswanderern ein ganz bestimmter Geruch anhaftete. Während der Zugfahrt nach Antwerpen und in der Stadt selber wurden ihr Gepäck und ihre Kleidung desinfiziert, weshalb sie stets von einem penetranten Geruch umgeben waren. Aber auch die Hotels, die Räume in der dritten Schiffsklasse und die Abfertigungshallen für die Einwanderer in den Zielhäfen rochen nach Desinfektionsmitteln.

Kurz nach dem Ersten Weltkrieg, bevor der große Saal mit Duschen in den Gebäuden der Red Star Line eingerichtet wurde, desinfizierte man die Auswanderer noch auf recht brachiale Weise. Sie mussten ihren Körper und ihr Haar mit warmem Essig und dem Mineralölderivat Benzol einreiben. Das Benzol knackte die Panzer der Läuse und der Essig tötete sie anschließend.

7·2

AUSWANDERER, DIE URSACHE VON EPIDEMIEN?

Auswanderer – und vor allem die aus Osteuropa – wurden Ende des 19. Jahrhunderts als schmutzige und primitive Menschen aus zurückgebliebenen Gegenden betrachtet. In Zeiten von Epidemien schob man ihnen leicht die Schuld an deren Verbreitung in die Schuhe.

1892 wütet in New York eine Typhusepidemie. Im gleichen Jahr bricht in Russland die Cholera aus. Auch in Hamburg sterben 8600 Menschen an der tödlichen Krankheit. Viele sind davon überzeugt, dass die Cholera von Auswanderern eingeschleppt worden war, darunter Robert Koch, Entdecker des Cholera-Erregers. Andere Menschen, die die Epidemie an vorderer Front bekämpfen, schließen sich seiner Meinung allerdings nicht an.

Die Epidemien führen dazu, dass man den Auswanderern mit noch mehr Argwohn begegnet. Sie werden nun strenger kontrolliert und die Desinfektion von Körper und Gepäck wird obligatorisch.

„Die Russen haben keine Ahnung, was Zivilisation und Reinlichkeit bedeutet. Wir können sie als die schmutzigsten Emigranten der Welt betrachten.“
— **Eugène Venesoen, belgischer Emigrationskommissar, 1913**



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

7·3

DIE SANITÄREN EINRICHTUNGEN IN DEN HALLEN DER RED STAR LINE



1

1893/1894 baut die Red Star Line eine Halle, in der die Emigranten ärztlich untersucht werden und ihr Gepäck desinfiziert wird. Für die Desinfektion benutzt die Reederei mobile Geräte des städtischen Gesundheitsdienstes.

2

3

4

Nach dem Ersten Weltkrieg wird die Halle weiter ausgebaut und besser eingerichtet. Im Erdgeschoss gibt es nun lange Reihen von Duschen sowie Desinfektionskessel. Frauen und Männer unterziehen sich getrennt den Prozeduren.

5

6

7

8

Das Innere der Halle ist so angelegt, dass die Emigranten, die einmal das Gebäude betreten haben, zwangsläufig den ganzen Parcours ablegen müssen. Wenn sie wieder draußen sind, müssen sie in Quarantänehotels auf die Abfahrt ihres Schiffs warten.

9

10

11

12

13

14

15

16

17

„Für die Desinfektion mussten wir zu einem Mann, der Deutsch sprach. Männer und Frauen wurden voneinander getrennt. Der Mann gab mir einen Sack für meine Kleidung. Ich trug eine Pelzmütze. Ich steckte alles in den Sack. Aber nachdem der Sack chemisch behandelt worden war, war meine Mütze nur noch halb so groß.“

— Morris Soifer, Passagier der 3. Klasse auf der „Lapland“, 1922



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

7·4

HYGIENE-MASSNAHMEN IN ANTWERPEN



1

2

3

Im 19. Jahrhundert wüten in Antwerpen mehrere schwere Epidemien. Denn die Einwohnerzahl der Stadt war sprunghaft gestiegen und die Menschen leben dicht aufeinander gedrängt und unter erbärmlichen hygienischen Umständen. 1892 bricht zum letzten Mal eine Cholera-Epidemie aus. Sie ist nicht so schlimm wie die von 1866, aber die Furcht der Einwohner vor der Krankheit bleibt.

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Auch Anfang des 20. Jahrhunderts kommen noch Menschen aus Cholera-gebieten in Antwerpen an. Man begegnet ihnen mit Angst und Argwohn. Vom Augenblick ihrer Ankunft im Hauptbahnhof bis zu ihrer Abfahrt werden sie auf ansteckende Krankheiten untersucht und desinfiziert. Diese Prozeduren werden ab 1905 vom Amtsarzt der Emigrationsbehörde überwacht. Die Stadtverwaltung dagegen kontrolliert die Auswandererhotels.

U BENT
HIER
VOUS ÊTES
HERE
YOU ARE

Hier befanden sich 1924 die Duschen. Es gab 36 Duschen – 18 für Männer und 18 für Frauen. Außerdem gab es acht Badewannen. Der Eingang für die Frauen lag an der Vorderseite, der für die Männer an der Rückseite des Gebäudes. Nach der Dusche durften die Auswanderer wieder ihre desinfizierte Kleidung anziehen.



1

2

3

4

5

6

7

“Über diese Treppe hier gingen die Auswanderer nach oben. Dort erwarteten sie die medizinischen und administrativen Kontrollen. Das Treppenhaus wurde vollständig restauriert.“

— Scholem Aleijchem, 1907

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

YOU ARE
HERE
U BENT
HIER
VOUS ÊTES

Hier, über diese Treppe, gingen die Auswanderer nach oben. Dort erwarteten sie die medizinischen und administrativen Kontrollen. Das Treppenhaus wurde vollständig restauriert.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

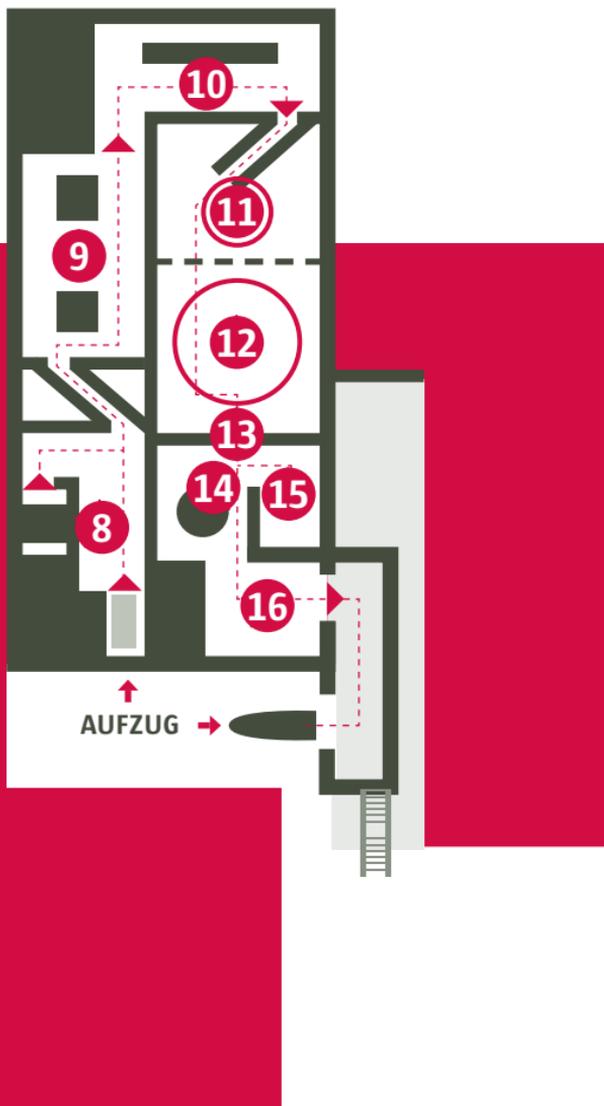
13

14

15

16

17





ERSTER STOCK



1

2

3

4

5

6

7

DIE **8**
ÄRZTLICHE
UNTERSU-
CHUNG

9

10

11

12

13

14

15

16

17



1

2

3

Wer nach Amerika will, muss sich erst untersuchen lassen. Die Ärzte stehen im Dienst der Reederei oder der belgischen Auswandererbehörde – oder sie sind Amtsärzte der amerikanischen oder kanadischen Behörden. Geraume Zeit hatten die Kontrollen bei Wind und Wetter auf dem Kai stattgefunden. Erst nach massiven Beschwerden der Passagiere entschloss sich die Reederei, wenn auch widerwillig, zum Bau einer Abfertigungshalle, die 1893 in Betrieb genommen wurde.

4

5

6

7

8

Die medizinische Kontrolle bedeutet für die Auswanderer viel mehr als eine reine Formalität. Sie werden von Kopf bis Fuß untersucht und nur, wer keine ansteckende Krankheit hat und arbeitsfähig ist, bekommt eine Ausreisegenehmigung. Die Reederei will unter allen Umständen vermeiden, dass Passagiere auf ihre Kosten wieder nach Europa zurückgeschickt werden.

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Wer die Kontrolle zur Zufriedenheit des Arztes überstanden hat, erhält eine entsprechende Bescheinigung. Menschen mit leichteren Krankheiten werden in Antwerpen ärztlich versorgt und dürfen sich später noch einmal vorstellen. Wer jedoch definitiv abgelehnt wurde, für den ist der „amerikanische Traum“ am Rijnkaai zu Ende.

YOU ARE
HERE
VOUS ÊTES
HERE
U BENT
HIER

Hier warteten die Passagiere voller Spannung auf die ärztliche Untersuchung.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

8·1

DIE REISEDOKUMENTE DER FAMILIE VAN LANCKER



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

1920 emigrieren Léon Van Lancker und seine Frau Leonora in die USA. Léon will in den Automobilfabriken von Detroit arbeiten. Sie machen die Überfahrt mit der „Kroonland“ der Red Star Line. Zu jener Zeit muss jeder Emigrant einen Pass und ein Schiffsticket besitzen. Léon und Leonore haben außerdem eine Bürgerschaftsurkunde ihres Onkels Clement Lega dabei, der bereits in Detroit wohnt. Lega hat sich bereit erklärt, notfalls für den Lebensunterhalt des Paares aufzukommen. Die beiden werden dem amerikanischen Staat also nicht zur Last fallen.

Léon ist Automechaniker und nimmt auch seinen Meisterbrief mit. Seine Hoffnung erfüllt sich: Er findet Arbeit in der Ford-Fabrik in Detroit, während seine Frau zu Hause Näharbeiten für die Nachbarn erledigt. Sohn Clément wird in Amerika geboren. Jedoch gelingt es Léon nicht, in den USA Wurzeln zu schlagen. Er kann sein Heimweh nicht überwinden und schließlich kehrt die Familie 1924 nach Europa zurück. Auch für diese Reise brauchen sie ein Visum.

DIE ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNG

Bis zum Ersten Weltkrieg verläuft die medizinische Kontrolle der Auswanderer noch sehr zügig. 1893 passieren pro Minute vier bis fünf Dritte-Klasse-Passagiere den Arzt. Die Untersuchung erfolgt auf dem Kai, im Schuppen der Red Star Line oder im Hotel. Nur wer ganz offensichtlich krank ist, wird untersucht, wobei vor allem auf Hautkrankheiten und Augenkrankheiten wie Trachom geachtet wird.

Ab Anfang der 1920er Jahre kontrollieren alle Reedereien, die von Antwerpen nach Nordamerika fahren, ihre Passagiere in den Gebäuden der Red Star Line. Nun werden sie viel gründlicher untersucht. Die ärztliche Untersuchung dauert durchschnittlich 20 Minuten, aber sie kann sich auch über anderthalb Stunden erstrecken. Männer und Frauen müssen sich getrennt drei Ärzten vorstellen: einem Arzt der amerikanischen oder kanadischen Behörden, einem der Reederei und einem der belgischen Emigrationsbehörde. Körper und Kleidung werden gründlich auf Parasiten untersucht. Die Frauen müssen sich bis zur Taille ausziehen. Einige sind dabei so nervös, dass sie in Tränen ausbrechen. Es folgen Gymnastikübungen und eine Untersuchung von Knochen, Rücken, Augen, Lungen und Herz. Männer müssen die Hose ausziehen und werden auf Geschlechtskrankheiten untersucht.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Ab 1924 kontrollieren die USA die Migranten nicht mehr nach der Ankunft, sondern vor der Abfahrt. Bereits in Antwerpen fällt die Entscheidung, wer nach Amerika reisen darf und wer nicht.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

DIE ADMINISTRATIVE KONTROLLE

In den Gebäuden der Red Star Line erfolgt auch die administrative Kontrolle der Auswanderer. Sie müssen zahlreiche Dokumente vorlegen, wobei das wichtigste der Fahrschein ist. Viele Emigranten haben auch eine Bürgerschaftsurkunde dabei. Das bedeutet, dass sich Bekannte oder Verwandte in den USA bereit erklärt haben, für ihren Lebensunterhalt aufzukommen, wenn sie keine Arbeit finden. Ab 1917 müssen die Auswanderer einen umfangreichen Fragebogen ausfüllen. Die Fragen beziehen sich auf die Gesundheit, die Pläne in Amerika, die politische Überzeugung und vieles andere mehr. Wer den Fragebogen nicht spätestens zwei Tage vor der Abfahrt bei der Reederei abgegeben hat, riskiert, nicht an Bord gelassen zu werden.

In den 1920er Jahren brauchen die Emigranten auch ein Visum. Nach der ärztlichen Untersuchung wird das Visum vom amerikanischen Vizekonsul kontrolliert und abgestempelt.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

VORNAME?

NACHNAME?

KÖNNEN SIE LESEN?

KÖNNEN SIE SCHREIBEN?

ZIEL IN DEN VEREINIGTEN STAATEN?

RASSE ODER VOLK?

FAMILIENSTAND?

WIE LANGE WOLLEN SIE IN DEN VEREINIGTEN STAATEN BLEIBEN?

BERUF?

STAATSANGEHÖRIGKEIT?

REISEN SIE ZU VERWANDTEN, FREUNDEN ODER BEKANNTEN IN AMERIKA?

GESCHLECHT?

WENN JA: GEBEN SIE DEN VERWANDTSCHAFTSGRAD, DEN NAMEN UND DIE VOLLSTÄNDIGE ADRESSE AN. ZU WELCHEM ZWECK REISEN SIE IN DIE VEREINIGTEN STAATEN?

NAME UND ADRESSE DES NÄCHSTEN BLUTSVERWANDTEN ODER FREUNDES IM HERKUNFTSLAND, VERWANDTSCHAFTSGRAD?

WAREN SIE SCHON EINMAL IN DEN VEREINIGTEN STAATEN?

WENN JA, WANN UND WO?

WER HAT IHRE REISE BEZAHLT?

PLANEN SIE, IN IHR HERKUNFTSLAND ZURÜCKZUKEHREN?

WELCHE SPRACHE/N KÖNNEN SIE LESEN?
ALTER?
LETZTER WOHNORT?
BESITZEN SIE EIN DURCHGEHENDES DOKUMENT FÜR DIE GANZE REISE?

BESITZEN SIE MEHR ALS 50 US-DOLLAR (250 BELGISCHE FRANKEN)?
WENN WENIGER: WIE VIEL?



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

ANDERE BESONDERE KÖRPERLICHE
MERKMALE?

GEWICHT?

GRÖSSE?

AUGENFARBE?

HABEN SIE EIN STELLENANGEBOT IN
DEN VEREINIGTEN STAATEN? SIND SIE SCHWANGER?

WOLLEN SIE BÜRGER DER
VEREINIGTEN STAATEN
WERDEN?

WAREN SIE JEMALS IN EINEM GEFÄNGNIS
ODER EINEM ARMENHAUS ODER EINER
ANDEREN WOHLTÄTIGKEITSEINRICHTUNG?
WENN JA: IN WELCHER?

GESICHTSFARBE?

HABEN SIE LÄUSE? SIND SIE ANARCHIST?

SIND SIE POLYGAMIST?

UNTERSTÜTZEN SIE EINEN STURZ DER
REGIERUNG DER VEREINIGTEN STAATEN
ODER IRGEND EINER ANDEREN AMERI-
KANISCHEN KÖRPERSCHAFT?

SIND SIE MISSGEBILDET
ODER KRÜPPEL?

WENN JA: WIE UND WODURCH?

HAARFARBE?

SIEHT IHR RACHEN AUS?

WIE IST IHRE KONDITION?

HABEN SIE RÜCKENPROBLEME?

HABEN SIE SYPHILIS?

HABEN SIE HERZPROBLEME?

WURDEN SIE INNERHALB DER VERGANGENEN 12 MONATE
AUS DEN VEREINIGTEN STAATEN AUSGEWIESEN? WIE IST
IHR GESUNDHEITZUSTAND?



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

GEBURTSORT?

YOU ARE
HERE
U BENT
HIER
VOUS ÊTES

Hier begann die Schlange der Menschen, die für die Gesundheitskontrolle anstanden. Hölzerne Gitter regulierten den Andrang. Schritt für Schritt näherten sich die Wartenden dem Augenblick der Wahrheit.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



1

2

3

4

5

6

7

8

DIE **9**
ÜBERFAHRT
IN DER 3.
KLASSE

10

11

12

13

14

15

16

17



1

2

3

Auch die Überfahrt nach Amerika ist für die Auswanderer kein Vergnügen. Die Dritte-Klasse-Passagiere sind auf den tiefer gelegenen Schiffsdecks untergebracht, weit entfernt von den Passagieren in der 1. und 2. Klasse. Man hockt dicht aufeinander und es gibt keinerlei Rückzugsmöglichkeit. Zwangsläufig wird jedes Ungemach miteinander geteilt, einschließlich der unvermeidlichen Folgen der Seekrankheit, die jeden Passagier treffen kann.

4

5

6

7

Wenn das Wetter es zulässt, gehen die Emigranten an Deck, um der schlechten Luft im Schiffsbauch zu entkommen. Aber sie dürfen sich nur auf dem Bug aufhalten. Von dort aus können sie die schlendernden Passagiere der 1. und 2. Klasse auf dem Promenadendeck sehen.

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Die Reise in der 3. Klasse ist demnach kein Zuckerschlecken. Aber immerhin ist die Schiffsreise für die Auswanderer seit der Inbetriebnahme der ersten Dampfschiffe schon ein Stück weniger strapaziös als ein halbes Jahrhundert zuvor. Denn ein Segelschiff brauchte durchschnittlich sechs Wochen für die Nordatlantikapassage, ein Dampfschiff fährt in nur zehn Tagen von Antwerpen nach New York. Außerdem sind die Fahrpläne jetzt um einiges zuverlässiger.

YOU ARE
HERE
ETES
SITES
VOUS
BENT
HIER

Hier erkennen Sie einige hebräische Buchstaben. Sie gehörten einst zu einer auf Deutsch, Englisch, Jiddisch, Polnisch und Tschechisch abgefassten Mitteilung, die überall im Gebäude auf die Wände gemalt war und die die Passagiere darüber informierte, dass alle Dienstleistungen gratis waren. Diese Mitteilung sollte die Passagiere vor betrügerischem Personal und vor Schwindlern schützen.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

9·1

DIE FLOTTE DER RED STAR LINE



1

2

3

Alles in allem zählte die Red Star Line 23 Schiffe zu ihrer Flotte. Es sind Dampfschiffe, aber sie haben anfänglich auch Segel, um Kohle zu sparen. Die Red Star Line lässt Schiffe in Glasgow, Philadelphia und Belfast bauen. Aber sie kauft oder chartert auch Schiffe vor allem von Schwesterreedereien. So fährt die „Kensington“ der American Line zwischen 1895 und 1903 regelmäßig für die Red Star Line.

4

5

6

7

8

Anfang des 20. Jahrhunderts werden die Schiffe immer schneller, aber auch teurer. In den 1920er Jahren geht die Auswanderung stark zurück. Die Reedereien können die Kabinen nicht mehr füllen. Das Zeitalter der großen Passagierdampfer nähert sich dem Ende.

9

10

11

12

13

14

15

16

17

9-2 RMS „OLYMPIC“

Die RMS „Olympic“ fährt von 1911 bis 1935 im Auftrag der Reederei White Star Line auf der Transatlantikroute. Sie ist eines der drei Olympic-Class-Schiffe der Reederei; die anderen zwei sind die Schwesterschiffe „Britannic“ und „Titanic“. Die „Titanic“ sinkt 1912 und die „Britannic“ wird 1916 torpediert. Der „Olympic“ jedoch ist eine lange und erfolgreiche Karriere vergönnt. Sie pendelt zwischen Southampton, Cherbourg und New York und bringt auch viele belgische Emigranten nach Amerika.

De „Titanic“, die „Olympic“ und die „Britannic“ wurden auf den Werften von Harland & Wolff in Belfast gebaut. Dort liefen auch die „Belgenland“, „Lapland“, „Westernland“ und „Pennland“ der Red Star Line von Stapel. Denn die White Star Line und die Red Star Line waren Schwesterreedereien unter dem Dach der International Mercantile Marine Company. Die fünf Schiffe hatten viel Ähnlichkeit miteinander.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

9.3 TOURISMUS



1

In den 1890er Jahren statten die englischen und deutschen Reedereien die 1. Klasse ihrer Passagierschiffe immer luxuriöser aus. Auch die Red Star Line bietet nun Kreuzfahrten an. Die Passagiere sind Amerikaner, die Europas Städte erkunden wollen, und Europäer, die neugierig sind auf Amerika.

2

3

Nach dem Ersten Weltkrieg besitzen immer mehr Menschen in Amerika, aber auch in Westeuropa ausreichend Geld, um eine Atlantikreise bezahlen zu können. Die Red Star Line reagiert darauf, indem sie eine Touristenklasse einführt. Sie organisiert auch „Booze-Cruises“, also „Sauftouren“ zu den Bermuda-Inseln. So umschiffen sie die Prohibition in den USA.

4

5

6

7

8

9

In den 1920er Jahren erlässt die amerikanische Regierung Gesetze, die die Einwanderung stark einschränken. Die Red Star Line widmet einen Teil ihrer Flotte zu Kreuzfahrtschiffen um und ein großer Teil der Dritte-Klasse-Kabinen wird umgebaut. Die „Lapland“ bringt Touristen von New York zum Mittelmeer, nach Südamerika und zur afrikanischen Süd- und Ostküste.

10

11

12

13

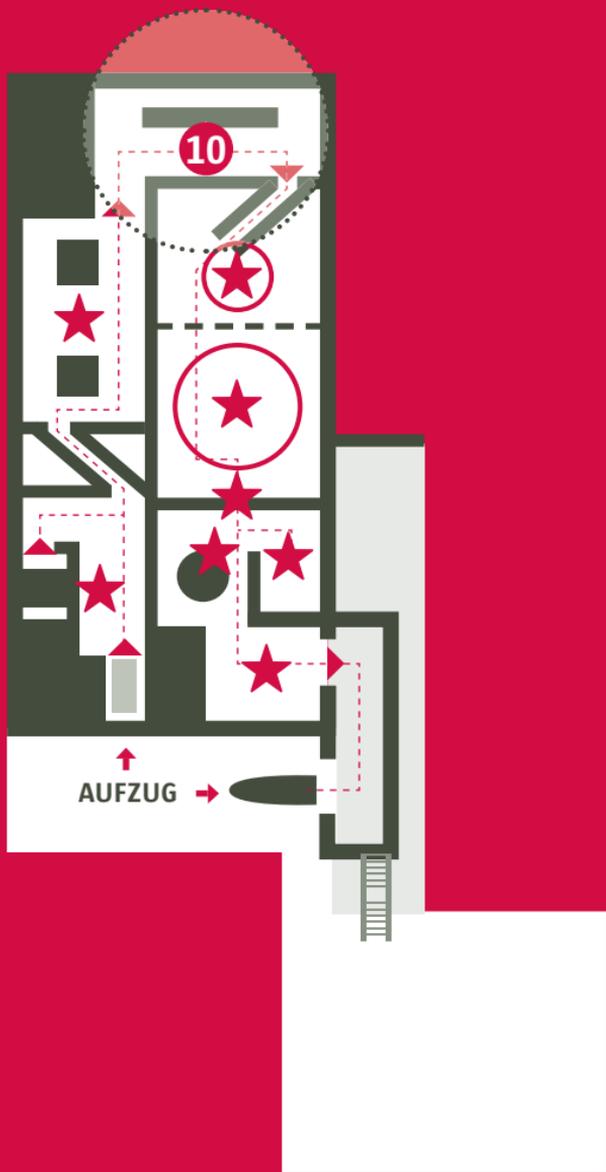
14

15

16

17

Die „Belgenland II“ umrundet 1924 erstmals die Welt. Die Reise dauert 133 Tage und führt u.a. zu den Karibischen Inseln, nach Japan und Indien. Rund 600 Besatzungsmitglieder kümmern sich um 384 Passagiere.



DAS LEBEN AN BORD

10



1

2

3

4

5

6

7

8

9

11

12

13

14

15

16

17

Das beginnende 20. Jahrhundert ist die große Zeit der Ozeandampfer. Sie werden als Wunder der Technik, als Gipfel des Fortschritts betrachtet. Das Flaggschiff der Red Star Line ist in den 1920er Jahren die „Belgenland“. Sie ist 204 m lang und kann 2700 Passagiere befördern.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Solch ein Dampfer ist eine Welt im Kleinen. Das bezieht sich auch auf das soziale Gefälle. Die Erste-Klasse-Passagiere schlafen in luxuriösen Kabinen, die Mahlzeiten sind vom Feinsten und abends sorgt die Reederei für ein Unterhaltungsprogramm. Die Zwischendeckpassagiere hingegen sind auf sich selber angewiesen. Bis weit ins 19. Jahrhundert hinein schlafen sie überdies in Sälen mit oft Hunderten von Pritschen.

Emigranten, die es sich leisten können, reisen zweiter Klasse. Die Ausstattung ist zwar lange nicht so luxuriös wie die der 1. Klasse, aber immerhin gibt es etwas mehr Komfort. Außerdem brauchen sich die Zweite-Klasse-Passagiere in den meisten Ankunftshäfen keiner medizinischen Kontrolle zu unterziehen.

Nach dem Ersten Weltkrieg wird die Touristenklasse eingeführt: günstig, schlicht und einfach, für Emigranten oder Vergnügungsreisende mit schmalerem Budget.

10·1 WASCHEN AUF HOHER SEE

Die Waschtische u.a. der „Belgenland“ sind so konstruiert, dass Schmutzwasser auch ohne einen Ausguss ablaufen kann.

Der Waschtisch ist auf ein aufklappbares Brett montiert. Wenn es nach dem Waschvorgang hochgeklappt wird, läuft das Wasser in ein Auffangbecken.

Die Auffangbecken werden vom Personal der Schiffe entleert.

Nicht in allen Kabinen gibt es warmes Wasser; ein Teil der Passagiere muss sich mit kaltem Wasser waschen.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

10·2 STEIGENDER KOMFORT IN DER 3. KLASSE



1

2

3

Bis tief ins 19. Jahrhundert hinein reisen die meisten Auswanderer auf dem Zwischendeck. Es liegt unter dem Oberdeck und über den Frachtluken. Familien und allein reisende Männer sowie Frauen sind streng voneinander getrennt. Die Auswanderer schlafen auf Pritschen oder Strohmattentzen und essen alle im gleichen Saal. Ihr Bettzeug und ihr Essgeschirr haben sie selber mitgebracht.

4

5

6

7

8

9

10

11

12

Die Menge an Nahrungsmitteln, die jedem Emigranten während der Überfahrt zusteht, ist im belgischen Emigrationsgesetz von 1876 verankert. Pro Emigrant sind das wöchentlich 2,5 Kilogramm Kartoffeln, 500 Gramm Speck und zwei Heringe. Jedoch gibt es häufig Klagen über das Essen.

Um sich gegen die Konkurrenz behaupten zu können, müssen die Reedereien die 3. Klasse langsam, aber sicher etwas komfortabler ausstatten. 1889 bekommt das Zwischendeck der „Belgenland I“ ein Belüftungssystem.

13

14

15

16

17

Ab den 1890er Jahren gibt es auf den Schiffen der Red Star Line Schlafsäle für 12 bis 14 Personen und später auch Zwei- und Vierbettenkabinen, Gemeinschaftsduschen und getrennte Ess- und Aufenthaltsräume.

10·3 **LEBEN AN BORD**

Es war wirklich keine Vergnügungsreise (...) wir verbrachten die Nächte auf Pritschen ohne Bettlaken und die meiste Zeit des Tages standen wir für Essen an, das uns vorgeschaufelt wurde, als seien wir Vieh.

GOLDA MEIR

Wir sind im Zwischendeck untergebracht. Das ist das unterste Deck. An manchen Tagen fühlt es sich so an, als könnte man, wenn man die Hand ausstreckt, das Meer berühren.

ETHEL HOROWITZ, *auf der Lapland, 1921*

Wir verbringen viel Zeit mit Beten. Wir schlafen lange, waschen uns und ziehen uns an. Wir beobachten einander, wir unterhalten uns und wir hören den anderen Mitreisenden zu. Wir sprechen kein Wort Englisch, aber versuchen doch zu verstehen, was sie sagen.

ANASTASIA MENSIK, *auf der Vaterland, 1902*

Ich benutze das Trinkwasser, dass sie uns gestern gegeben haben zum Waschen auf dem Vordeck. Das Wasser wird immer gegen drei Uhr nachmittags ausgeteilt. Es hat einen sehr unangenehmen Nachgeschmack. Wir trinken es nur, wenn unser Durst unerträglich wird und sparen den Rest, damit wir uns waschen können.

REINHOLD LIEBAU, *auf der Belgenland, 1887*



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



Ein schwerer Sturm bricht aus. Wir sollen in die Rettungsboote steigen. Es sieht ganz danach aus, dass wir das Schiff verlassen müssen. Unglaublich, aber wahr, und das wäre eine Katastrophe. Plötzlich beruhigt sich die See. Wir dürfen die Rettungsboote verlassen und in unsere Kabinen zurückkehren.

ELIEZA MEINWALD, *auf der Zealand, 1920*

1

2

3

Wir ernähren uns ausschließlich koscher. Wir versuchen so viele Lebensmittel wie möglich in unser Gepäck zu stopfen. Wir nehmen ein riesiges Glas eingelegter Kirschen mit. Man hat uns gesagt, die seien gut gegen Seekrankheit.

SORE JACOBS, *auf der Zealand, 1912*

4

5

6

7

8

9

10

Auf dem Schiff wimmelt es von Leuten. Es gibt viele Besatzungsmitglieder und die Passagiere singen und tanzen. Es sind viele Russen dabei, zumindest glaube ich, dass es Russen sind. Ich kann die Aufregung spüren. Ich habe noch nie zuvor ein Schiff gesehen und dies ist mein erstes Mal auf See. Das Schiff tanzt auf den Wellen.

FRANC RIEDER, *auf der Kroonland, 1908*

11

12

13

14

15

16

17

Ab und an gehen wir, auf der Suche nach etwas zu essen, ein Deck höher. Wenn wir Glück haben, werfen uns die Passagiere der oberen Decks Essen runter. Wir nehmen es mit nach unten ins Zwischendeck.

**MARTHA LEVASHESKY GARDNER,
*Schiff unbekannt, 1921***

10-4 PERSONAL

Anfang des 20. Jahrhunderts arbeiten auf den großen Schiffen der Red Star Line rund 500 Besatzungsmitglieder. Sie teilen sich auf in Deck-, Maschinen- und Servicepersonal.

Das Deckpersonal ist für die Navigation und die Sicherheit verantwortlich. Der Ranghöchste ist der Kapitän, der die Bordgewalt innehat.

Das Maschinenpersonal setzt sich aus Technikern und Maschinisten zusammen, die die Schiffsmotoren bedienen. Sie stehen unter Aufsicht eines Leitenden Ingenieurs und mehrerer spezialisierter Ingenieure.

Das Servicepersonal kümmert sich um das Wohl der Passagiere. Dazu gehören Kellner, Köche, Frisöre, Stewards, Kindermädchen und Barkeeper. Sie setzen alles daran, vor allem den Erste-Klasse-Passagieren die Reise so angenehm wie möglich zu machen.

Außerdem gibt es auf den Schiffen auch Schiffsärzte, Schreiner, Musiker und Funker.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Das Personal ist strikten Vorschriften unterworfen. Unangebrachte Kontakte mit den Passagieren sind kategorisch verboten. In den 1920er Jahren wird den Mitgliedern des Personals eines Kreuzfahrtschiffs, die eine andere Sprache als Englisch sprechen, ohne Verzögerung eine Buße auferlegt.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

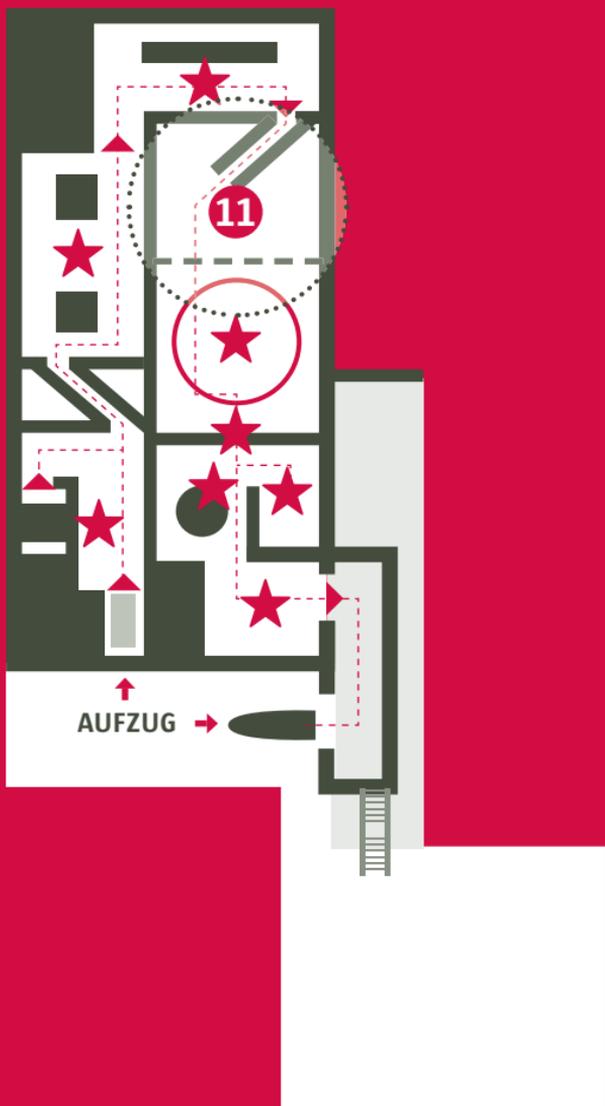
13

14

15

16

17



ANKUNFT IN AMERIKA

11



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

12

13

14

15

16

17



1

2

3

„Endlich sahen wir die graugrüne Freiheitsstatue, anfangs noch weit weg. Kurze Zeit darauf: Eine himmlische Figur, badend im Sonnenlicht. Ein Amerikaner schwenkte eine Fahne voller Sterne zum Gruß und einige Migranten waren bereit zu jauchzen. Andere liessen stille Tränen. Viele wussten jedoch nicht, was die Statue symbolisierte. Ich hörte einen Russen zu jemandem sagen, das wäre Kolumbus' Grabstein.“

— **Stephen Graham, Amerikanischer Schriftsteller, 1914**

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Der entscheidende Moment der Reise ist die Ankunft in den USA oder Kanada. Für alle kommt das Ende einer weiten Reise in Sicht. Die Passagiere der dritten Klasse müssen sich noch einer letzten Kontrolle unterziehen, der wichtigsten der ganzen Reise. Wer nicht in der Lage ist zu arbeiten oder eine Gefahr für die Gesellschaft darstellt, darf nicht einreisen.

Die größte Immigrantensammelstelle befindet sich auf Ellis Island in New York, dem wichtigsten Einreisehafen. Zwischen 1892 und 1954 durchlaufen ungefähr 12 Millionen Einwanderer aus der ganzen Welt diese Station. Ein Aufenthalt dauert zwischen zwei und fünf Stunden. Die Kontrolle ist besonders gründlich. Der Einwanderer muss Name und Beruf nennen sowie den Geldbetrag, den er mit sich führt. Zudem wird er von einem Arzt umfassend untersucht.

Die Regierung verweigert letztlich ca. zwei Prozent der Immigranten die Einreise. Die Reederei, die sie nach Amerika gebracht hat, muss auch für ihre Rückkehr nach Europa aufkommen.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

11·1 AUF ELLIS ISLAND



1

2

3

Nicht jeder darf in die USA einreisen. 1882 wird die Einwanderung aus China eingeschränkt. Ferner werden nur Immigranten zugelassen, die in der Lage sind, ihren Lebensunterhalt selbst zu bestreiten. Es gelten Verbote u. a. für Behinderte, Verurteilte, alleinreisende schwangere Frauen, Prostituierte, Polygamisten, Anarchisten und Menschen mit ansteckenden Krankheiten.

4

5

6

7

Passagiere der ersten und zweiten Klasse dürfen, solange sie nicht krank aussehen, sofort aufs Festland. Alle Passagiere der dritten Klasse müssen erst nach Ellis Island zur administrativen und ärztlichen Kontrolle.

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Ungefähr zehn Prozent werden zur Seite genommen. Sie müssen weitere ärztliche Tests über sich ergehen lassen und vor dem Board of Special Inquiry erscheinen. Das entscheidet, wer letzten Endes einreisen darf. Es gibt einen geschlossenen Raum für die abgelehnten Auswanderer und diejenigen, die auf eine Entscheidung warten. Kranke werden ins Krankenhaus gebracht. Die Kosten muss meist die Familie tragen.

Wer weiterreisen darf, kann auf Ellis Island Zugfahrkarten kaufen und Geld wechseln. Dort gibt es auch ein Telegrafenamts zum Versand von Telegrammen.

Ab 1925 finden die Zugangskontrollen in den europäischen Abreisehäfen statt. Ellis Island wird nun vor allem ein Zentrum für Ausweisung. Einwanderer ohne Staatsbürgerschaft können jederzeit des Landes verwiesen werden, wenn sie den Aufenthaltsbedingungen zuwiderhandeln.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

11·2



BLOCKPUZZEL



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Testen Sie Ihre Fähigkeiten! Dieses Puzzle basiert auf einem Intelligenztest, der auf Ellis Island verwendet wurde. Einwanderer mit geistiger Behinderung wurde die Einreise verwehrt. Hätten Sie den Test bestanden?

YOU ARE
HERE
HERE
HERE
VOUS
ÊTES
ICI

Hier fand die administrative Kontrolle statt und wurden die Papiere der Passagiere kontrolliert.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

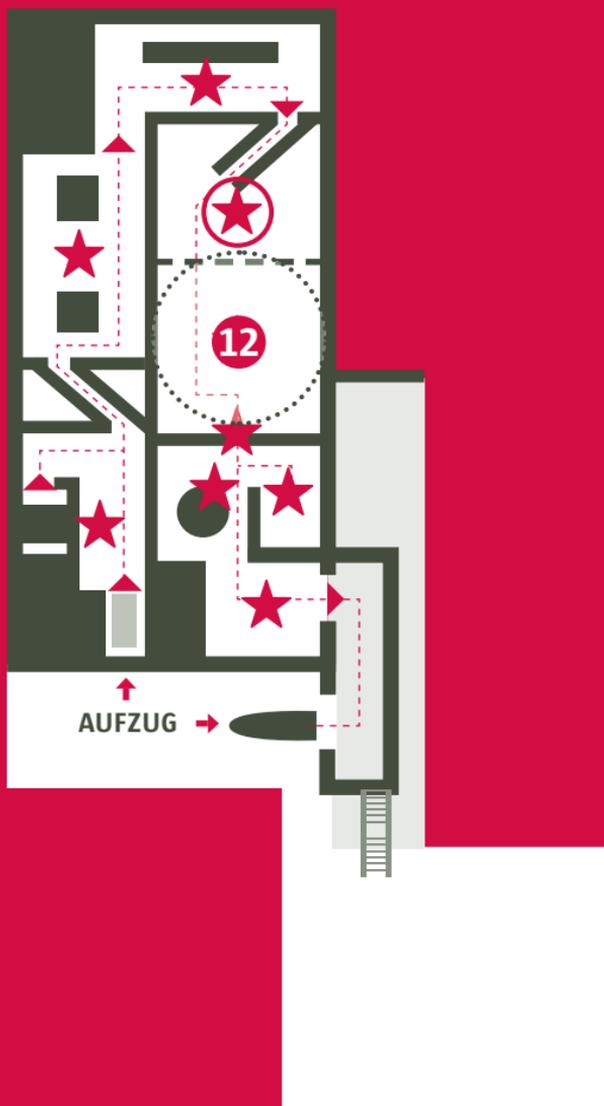
13

14

15

16

17



DER „AMERI- KANISCHE TRAUM“

12



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

13

14

15

16

17

„Ich hatte noch niemals so große Gebäude gesehen. Vielleicht waren sie vier, fünf Stockwerke hoch, aber für mich waren sie riesig. Und es schien mir, als ob sie sich irgendwo da oben berühren würden.“

— **Sara Trop Shiller, Passagier auf der Lapland. 1998**



1

Die meisten europäischen Einwanderer verschlägt es in die großen Industriestädte im Nordosten des Landes. Sie ziehen zu ihrer Familie oder zu Bekannten. In diesen Gemeinschaften überlebt die Kultur des Herkunftslandes.

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

Nicht alle Amerikaner freuen sich über die Neuankömmlinge. Am Ende des 19. Jahrhunderts gelingt es den Einwanderungsgegnern, den Zustrom aus Asien zu stoppen. Danach richten sie ihre Aufmerksamkeit auf Europa.

13

14

15

16

17

Manche Einwanderer kehren enttäuscht in ihre Heimat zurück, andere wollen schnell Geld verdienen, um mit den Ersparnissen nach Europa zurückkehren zu können. Doch den meisten gelingt es, sich ein neues Leben aufzubauen. Sie arbeiten hart und können ihren Kindern ein Studium ermöglichen. Langsam, aber sicher löst sich das Band mit dem Heimatland.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

12·1

IMMIGRANTEN- GEMEINSCHAFTEN



1

Sobald sie in Amerika angekommen sind, folgen die Einwanderer der Spur ihrer Landsleute. Sie finden Arbeit in den Fabriken und Minen am Rande der Industriestädte. Auf dem Land suchen angehende Bauern sich ein eigenes Grundstück.

2

3

Es entstehen zahlreiche Immigrantengemeinschaften. Die Kulturen der Heimatländer leben in Vereinen, Chören, Ensembles und Orchestern fort. Zeitungen in der jeweiligen Muttersprache bringen sowohl lokale Neuigkeiten als auch Nachrichten aus dem Heimatland.

4

5

6

7

8

9

10

11

12

Einwanderer aus Skandinavien und Deutschland lassen sich vor allem im Mittleren Westen nieder. In Chicago entsteht eine beachtliche polnische Gemeinschaft. Dort wohnen auch eine beträchtliche Anzahl Belgier. Viele finden Arbeit als Hausmeister in den Wolkenkratzern. Die Autofabriken von Detroit üben auf Belgier eine magische Anziehungskraft aus.

13

14

15

16

17

New York ist ein ethnisches Sammelsurium aus Iren, Italienern, Deutschen und Russen. Die Juden siedeln sich an der Lower East Side an. Viele von ihnen arbeiten von zu Hause aus und stellen Kleidung her. Das Jiddische findet seinen Weg auf die Reklameschilder der Läden. Das jüdische Theater kommt zur Blüte.



Viele ziehen nach einer Zeit weiter durchs Land. So entsteht in den 1920er Jahren eine jüdische Gemeinschaft an der Westküste in Los Angeles.

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

12·2 AMERIKA FÜR ALLE



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Um 1900 sucht die amerikanische Industrie händeringend billige Arbeitskräfte. Obwohl nur Einzelne rundheraus gegen jedwede Einwanderung sind, ist doch auch fast niemand für freien Zuzug für jedermann. Arbeiter fürchten die Konkurrenz und manche Neuankömmlinge sind erwünschter als andere.

Vor allem auf katholische, süd- und osteuropäische Einwanderer wird herabgesehen. Sie werden von vielen für körperlich, moralisch und kulturell minderwertig gehalten. Sie kennen keine Demokratie, haben verwerfliche Bräuche und ihre Hygiene lässt zu wünschen übrig. In ihnen wird eine Bedrohung der Rasse und der Gesellschaft gesehen.

Weil die meisten Neuankömmlinge aus diesen Regionen kommen, plädieren die sogenannten Nativisten für eine Einwanderungsbeschränkung. Unternehmen, Schiffahrtsgesellschaften und Einwanderungsorganisationen hingegen setzen sich für eine offene Politik ein.

Zudem wird das amerikanische Identitätsgefühl stärker. Einwanderer sollen sich anpassen. Sie bekommen zu hören, dass sie Englisch lernen sollen. Im ersten Weltkrieg wird den USA gegenüber von allen bedingungslose Treue erwartet.

Der Wehrdienst und die verbindenden Erfahrungen auf dem Schlachtfeld fördern die Integration der europäischen Einwandererkinder.

Schließlich werden 1921 und 1924 doch Einwanderungsquoten eingeführt. Sie richten sich gegen Süd- und Osteuropa. Pro Herkunftsland darf nur eine begrenzte Anzahl Einwanderer in die USA einreisen.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



POLIZEIPROTOKOLL



1

2

3

Wegen der Quoten versuchen Einwanderer, über Kanada oder Mexiko auf illegalem Weg in die USA einzureisen. 1924 versteckt sich Achiel Moerman aus Kortrijk in einem Zug nach Detroit. Ob das gut ausging?

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Beim Anhalten des Zuges sprang sofort ein bewaffneter Detektiv mit elektrischer Taschenlampe in den Wagen, entdeckte ihn und rief: „Hände hoch – zack, zack, Smokkle Boys!“



PRESSE

Die Einwanderer wollen über Neuigkeiten in ihrem Heimatland auf dem Laufenden bleiben. In den USA und Kanada gibt es Presse- und Meinungsfreiheit. Das ist für viele neu. Blättern Sie durch eine Reihe originaler Zeitungen für Einwanderer in der Sprache ihres Herkunftslandes.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

EIN OFFENE
ENDE

13



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

14

15

16

17

'Jetzt, da die Generation meiner Mutter hier angekommen und Teil der amerikanischen Kultur geworden ist, ringt die nächste darum. Es hört nie auf... Das betrifft uns alle. Jeder von uns könnte in dieser Situation sein.'

— **Ellen Bledsoe Rodriguez, Tochter von Bessie Cohen, 2018.**



1

2

3

Nach dem ersten Weltkrieg schränken die USA die Einwanderung aus Europa ein. Mit der Großen Depression kam 1930 das endgültige Aus. 1934 hört die Red-Star-Line-Reederei auf, diese Linie zu bedienen.

4

5

6

7

8

9

Doch die USA bleiben ein Einwanderungsland. Die strengen Quoten gelten nicht für Bürger aus Kanada und Lateinamerika. Schwarze aus dem Süden ziehen nach Norden, um in der Industrie zu arbeiten. 1965 wird die Quote aufgehoben. Einwanderer kommen vor allem aus Asien und Afrika, sowie aus dem Süden über die mexikanische Grenze.

10

11

12

13

Die Nachkommen der Red-Star-Line-Passagiere sind inzwischen alteingesessene Amerikaner. Das Band mit Europa hat an Bedeutung verloren. Viele Familien sind gemischter Abstammung. Die Fabriken, in denen ihre Vorfahren arbeiteten, gibt es nicht mehr. Die alten Einwanderungsviertel sind bis zur Unkenntlichkeit verändert. An der heutigen Einwanderungspolitik scheiden sich die Geister.

14

15

16

17

Doch noch immer interessieren sich viele Amerikaner zweiter und dritter Generation für ihre Herkunft. Genealogie und Herkunftstourismus erfahren einen Boom. Familienarchive gewinnen an Bedeutung. Jeder schöpft auf seine Weise Inspiration aus der Vergangenheit.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

ANTWERPEN HEUTE

14



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

15

16

17

Ich wurde so etwas wie ein Zugvogel. Mit dem Unterschied, dass Zugvögel wissen, welchen Weg sie zurücklegen werden.

— Nazal Eed, 2012



1

2

3

In der Epoche der Red Star Line war Antwerpen ein Ort des Kommens und Gehens. Und daran hat sich nichts geändert. Der Hafen, der Hauptbahnhof, der Rooseveltplaats, der Flughafen von Deurne sind noch immer „Durchgangsstationen“ – ebenso wie manche Haustür an einer ganz normalen Straße. Alles Orte des Willkommens und des Abschieds, der Ankunft und der Abreise.

4

5

6

7

8

9

10

In Antwerpen wohnen Angehörige von 170 Nationalitäten. Das prägt auch das Stadtbild. Viele Einwandererfamilien wohnen schon seit Generationen in der Stadt, andere Immigranten sind gerade erst angekommen. Täglich treffen neue Einwohner ein. Einige bleiben, andere ziehen weiter. Aber auch gebürtige Antwerpener verspüren einen Drang in die Ferne.

11

12

13

14

15

16

17

Die Umstände der Ankunft und der Abreise sind mit denen vor hundert Jahren nicht zu vergleichen. Aber es gibt auch Dinge, die sich nicht verändert haben: die Hoffnung, die Zweifel und Ängste, die Träume von einem besseren Leben, der Schmerz eines Abschieds und die Zweifel über die Zukunft. Was bedeuten Aufbrechen, Reisen und Ankommen für die Migranten von heute? Tauchen Sie ein in ihre Geschichte.

YOU ARE
HERE
HIER
ESTES
VOUS
U BENT

Hier fand die ärztliche Kontrolluntersuchung statt. Wer abgelehnt wurde, musste in einer Kammer warten, bis er oder sie abgeholt und weggebracht wurde. Die Glücklicheren begaben sich zur Impfstation, wo ihr Impfpass überprüft wurde und sie gegebenenfalls nachgeimpft wurden.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

DANCE

15

16

17





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

17

EIN OFFENES HAUS

16

Das Red Star Line Museum gibt es dank Ihnen. Sie haben ihre vergilbten Familienfotos auf genau die richtige Art eingescannt. Sie haben uns von Ihrer Vergangenheit erzählt, sodass wir sie mit unseren Besuchern teilen können.



1

Im Red Star Line Museum dreht sich alles um Geschichten und Zeugnisse über Migration. Das haben Sie in dieser Ausstellung gesehen. Doch das gilt auch für andere Aspekte unserer Arbeit.

2

Wenn wir neue Stücke in unsere Sammlung über die Red Star Line aufnehmen.

3

Wenn wir zu Migration gestern und heute forschen.

4

5

Wenn wir Aktivitäten für Familien, Schulen und Neuankömmlinge organisieren.

6

Immer sind wir auf der Suche nach Ihrer Geschichte, denn sie darf für zukünftige Generationen nicht verloren gehen.

7

8

9

10

Wir sind ein offenes Haus und jeder, der etwas beitragen möchte, ist willkommen! Machen Sie den Anfang, indem Sie eine Postkarte nehmen. Erzählen Sie uns Ihre Geschichten und teilen Sie uns Ihre Überlegungen an der Wand hier gegenüber mit.

11

12

13

14

15

16

17

Schild 1

Gemeinsam sammeln

Das Red Star Line Museum ist ein Museum voller Geschichten. Dank der großzügigen Unterstützung von Menschen aus dem In- und Ausland hat das Museum Hunderte Reiseberichte von Red-Star-Line-Passagieren sammeln können. Manchmal handelt es sich um ausführliche Texte, manchmal nur um Bruchstücke einer Geschichte: ein Foto, eine Notiz oder eine alte Postkarte oder ein Brief. All diese persönlichen Erzählungen, Briefe und Gegenstände geben den Auswanderern nach Amerika ein Gesicht. Und sie erlauben uns einen besseren Einblick in die Geschichte der Reederei und in die Lebensläufe ihrer Passagiere. Jedes Jahr lädt das Museum diese großzügigen Geschichten-schenker zu einem Familientag ein. Mit einer Publikation und einem Nachmittag voller Geschichten und Begegnungen feiern wir die Geschichten von damals und die Schenker von heute.

Schild 2

Das Projekt „NT2 Nocturnes“: Zusammenarbeit mit Schulen, an den Anderssprachige Niederländisch lernen oder einen Einbürgerungskurs besuchen

[2013–heute]

Jeden Monat ist das Museum an einem Abend speziell für Anderssprachige geöffnet, die abends einen Niederländisch- oder einen Einbürgerungskurs besuchen. Auf Initiative des



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Museums wurden in Zusammenarbeit mit Atlas und mehreren Lehrern Lernmaterialien entwickelt, um Neuankömmlingen so gut wie möglich ein maßgeschneidertes Besuchsprogramm für das Museum anbieten zu können. Für „neue“ Antwerpener hat das Red Star Line Museum eine besondere Bedeutung. Hier lernen sie Antwerpen als Stadt der Migration und Diversität kennen. Gleichzeitig kommen durch einen Besuch auch die eigenen Gefühle und Geschichten über Migration hoch. Ein Kursteilnehmer sagte wörtlich: „Ich gehöre zu diesem Ort dazu.“

Schild 3

Die Ausstellung „Cruise Away. Rund um die Welt mit der Red Star Line“

[Oktober 2016–April 2017]

Reedereien wie die Red Star Line entdeckten in den Roaring Twenties den Tourismus als neue Einnahmequelle. Diese Ausstellung erlaubt einen Einblick in das Leben an Bord während einer Kreuzfahrt um die Welt auf der Belgenland II. Während der Vorbereitungen standen die Kuratoren in engem Kontakt mit den Nachfahren der Besatzungsmitglieder, die ihre Sammlungen als Leihgabe zur Verfügung stellten oder sogar schenkten. Die historischen Bilder hat die Fotografin Mashid Mohadjerin denen einer heutigen Kreuzfahrt ins Mittelmeer aus dem Jahre 2016 gegenübergestellt.

Schild 4

Das Projekt „Hier bin ich!“

[2010–2013]

Noch vor der Eröffnung des Museums machten wir mit dem Geschichtenbus (mit dem Namen „Hier bin ich!“) die Runde auf der Suche nach Migrationsgeschichten von heute. In Zusammenarbeit mit Atlas, Schulen, in den Neuankömmlinge Niederländisch lernen, und sozio-kulturellen Vereinen sammelten wir Hunderte Geschichten. Dadurch konnte das Museum bei seiner Eröffnung mit einer Sammlung von 400 aktuellen Migrationsgeschichten aufwarten. An dem runden, weißen Tisch im vorigen Saal haben Sie diese Geschichten gesehen: von Zohra aus Marokko, Véronique aus dem Kongo, Osdanys aus Kuba, Anna aus Weißrussland, Alex und Maria aus Rumänien, Sten und Sara aus Amerika und Antwerpen, Mei-Lan aus Taiwan, Kidane aus Eritrea und Guido und Maria aus Antwerpen.

Schild 5

Das Projekt „Me, Myself & Belgium“

[letzte Vorstellung am 20. Januar 2017]

Mit diesem Projekt bot das Museum (in Zusammenarbeit mit dem Joba-Flüchtlingswerk) unbegleiteten minderjährigen Flüchtlingen die Möglichkeit, sich im Museum vorzustellen und ihre Geschichten für die Zukunft zu bewahren. Insgesamt nahmen knapp zwanzig Jugendliche an diesen Treffen teil. Mit sieben Jugendlichen



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

wurde eine intensivere Zusammenarbeit eingegangen, bei der es um ihre Migrationsgeschichte und ihre Talente ging. Diese Geschichten wurden in die Sammlung aufgenommen. Die Jugendlichen präsentierten ihre Geschichten in Wort, Film oder Fotos, führten persönlich durch die Ausstellung und übernahmen für einen Abend sogar das Museum.

Schild 6

Das Projekt „Fern des Krieges? Belgische Immigranten in Amerika im Ersten Weltkrieg“ [Oktober 2014–April 2015]

2014 war dem Gedenken des Anfangs des Ersten Weltkrieges gewidmet. In diesem Kontext fragte sich das Red Star Line Museum, was belgische Auswanderer taten, die während des Krieges in den USA oder Kanada wohnten. Kehrten sie nach Belgien zurück, um sich der belgischen Armee anzuschließen? Organisierten sie Sammelaktionen oder unterstützten sie ihre Familie brieflich? Waren sie auf dem Laufenden über die Geschehnisse in ihrem Herkunftsland? Durch eigene Forschung und Aufrufe an die Öffentlichkeit konnten viele Geschichten zur Sammlung hinzugefügt werden. Über Facebook und andere Museen wie dem Flanders Fields suchten wir Antworten auf diese Fragen. Dank dieser Suche gelang es uns, persönliche Gegenstände auszustellen wie ein Familienstammbuch oder ein Helm.

Schild 7

Projekt und Ausstellung „Home Sweet Home“ [2014]

2014 feierte das Red Star Line Museum 50 Jahre türkische und marokkanische Zuwanderung. In Zusammenarbeit mit dem Künstler Bülent Öztürk und der Fotografin Mahid Mohadjerin fand im Museumssaal De Loods, der früheren Gepäckaufbewahrungshalle, die Wechselausstellung „Home Sweet Home“ über das Reisen und das Heimkehren statt. Diese Ausstellung wurde durch sechs Familiengeschichten über die jährliche Reise ins Herkunftsland und die Bedeutung dieses Rituals ergänzt. Zudem arbeitete das Museum mit türkisch- und marokkanischstämmigen Jugendlichen zusammen, um eine Online-Ausstellung zum Thema „Reise nach Marokko und in die Türkei“ zusammenzustellen (die im Museum live zu sehen war). Einen Sommer lang posteten sie Ferienfotos mit dem Hashtag #rslreis. Die Zusammenarbeit mit den Jugendlichen war eng und intensiv. Dank vieler persönlicher Kontakte und vorbereitender Workshops gelang es dem Museum, die Jugendlichen dazu zu motivieren, in ihren Ferien an „ihrer“ Ausstellung mitzuarbeiten.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Schild 8

Die Ausstellung „Ein bisschen Belgier. Sechs Argentinier über ihre Wurzeln“

[Oktober 2017–April 2018]

Das Red Star Line Museum beschäftigte sich für diese Ausstellung mit der Auswanderung von Belgien nach Lateinamerika im 19. und 20. Jahrhundert. Eine Forschungsreise nach Argentinien brachte rund dreißig Geschichten von Nachfahren von Belgiern, die in Argentinien blieben, zutage. In Belgien wurden die Geschichten derer gesammelt, die nach einem längeren Aufenthalt in Lateinamerika nach Belgien zurückkehrten. Hierzu lancierten wir unter anderem einen Aufruf im Fischereimuseum Ostende, da wir wussten, dass eine ganze Reihe Fischer in der Vergangenheit die Überfahrt gewagt hatten.

Schild 9

Projekt und Ausstellung „Heimathafen“

[2017–heute]

Geschichten sammelt man als Museum nicht alleine. Mit einem Geschichtenbus, verschiedenen Kooperationspartnern und Freiwilligen zog das Museumsteam aus, um in der Stadt auf die Suche nach Geschichten von Neuankömmlingen über ihre ersten fünf Jahre in Antwerpen zu gehen. Jedermann war aufgerufen, auf einem hierfür speziell entworfenen Stadtplan seine Erinnerungen zu teilen. „Heimathafen“ ist auch ein Projekt zum Spracherwerb. Indem

die Neuankömmlinge sich kreativ mit ihren eigenen Geschichten auseinandersetzen, werden sie auch ermutigt, quasi nebenbei Niederländisch zu üben. Die Geschichten bündeln wir in einer Publikation und der Ausstellung „Heimathafen“.

Schild 10

Das Projekt „Feldforscher“ [2017–heute]

2017 startete das Museum das Feldforscherprojekt. Feldforscher sind Menschen mit einem Flucht- oder Migrationshintergrund, die andere Migranten interviewen. Unsere Feldforscher stehen ihren Interviewpartnern nahe, sprechen deren Muttersprache und kennen deren Herkunftsregion oder -land. Feldforscher wird man nicht einfach so. Nach der erfolgreichen Bewerbung organisiert das Museum eine Ausbildung im Bereich Ahnenforschung und in Interviewtechniken. Danach gehen unsere Feldforscher – Wendy Abusabal Sanchez, Andres Lübbert, Sanaa El Fekri, Wendy Kegels, Diana Dimbueni, Polina Gerelchuk, Samer Jadallah, Ursula Jaramillo, Wendy Kegels, Samuel Pinillos, Vida Razavi – auf die Suche nach inspirierenden Migrationsgeschichten, die zur Museumssammlung hinzugefügt werden können. Diese Geschichten bilden auch die Grundlage für einige kleinere und größere Produktionen, Ausstellungen und Aktivitäten, die wir in Zusammenarbeit mit externen Partnern zwischen 2019 und 2021 organisieren werden.



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17

16



SCHENKEN SIE IHRE GESCHICHTE



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Schenken Sie Ihre Migrationsgeschichte von früher oder heute dem Red Star Line Museum! Wir sammeln immer weiter, gemeinsam mit unseren Besuchern. Haben Sie ein interessantes Foto, einen Gegenstand oder einen Brief? Sprechen Sie einfach einen Museumsmitarbeiter an und lassen Sie sich alles Weitere erklären.





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

PASSAGIER- LISTEN

17

195

PASSAGIERLISTEN

17·1



PASSAGIERLISTEN



Durchsuchen Sie die Passagierlisten der Schiffe.
Entdecken Sie, ob Sie Familie in den USA haben.

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17





DER TURM

