Transit durch die Schweiz. Transatlantische Remigration nach Ost- und Südosteuropa von 1919 bis 1921

Amélie Jaggi

Transit Through Switzerland. Transatlantic Return Migration to Eastern and South-Eastern Europe from 1919 to 1921

This article examines the transit of return migrants through Switzerland between 1919 and 1921, focusing on Swiss authorities and how they pursued different interests regarding the transport of people returning from North and South America to Eastern and Southeastern Europe. Following the war's end, Switzerland became a crucial transit route as alternative paths through Germany and Italy were limited or blocked, and Swiss authorities had to organize the transit of over 67'000 people within a short period. The analysis shows how Swiss authorities actively shaped migration movements through measures such as collective transports, stationing a federal commissioner in Delle at the border between France and Switzerland, and strict enforcement of passport and visa requirements. While the Swiss emigration office attempted to control travel conditions, shelters were overcrowded and transport was difficult due to coal shortages. In addition, the analysis of the transit of Eastern and South-Eastern European return migrants illustrates how the so-called «Überfremdungsdiskurs» and the hygiene discourse intensified significantly in Switzerland after the First World War.

Am 27. August 1920 verfasste Jakob Möhr als Chef des schweizerischen Auswanderungsamts ein Schreiben an den Bundespräsidenten Giuseppe Motta, um ihn über die sogenannte Rückwandererangelegenheit zu informieren.[1] Die schwierigen Bedingungen der Remigration von Nord- und Südamerika nach Ost- und Südosteuropa beschrieb Jakob Möhr wie folgt:

> Während des Krieges konnte von einer eigentlichen Rückwanderung keine Rede mehr sein; sie setzte aber bald nach dem Waffenstillstand wieder ein, und im Spätherbst 1919 wuchs sie wieder mächtig an. Da der Verkehr über Danzig und Deutschland längere Zeit kaum möglich war und Italien zuzeiten serbische Staatsangehörige durch sein Gebiet nicht reisen liess, waren die Leute aus Osteuropa gezwungen, den Weg durch die Schweiz zu nehmen, und sofort entstanden aussergewöhnliche Schwierigkeiten. Hunderte und Hunderte von Rückwanderern, die nach Polen, Tschechoslowakien, Slowenien, Serbien, Rumänien, Bulgarien und Ungarn

1 Im Folgenden wird der Begriff Remigration politisch neutral und analog zu Immigration und Emigration verwendet. Mit Remigration ist die Rückwanderung in das Land, aus dem jemand zuvor emigriert ist, gemeint. Vgl. Floris Biskamp, Remigration, in: Diskursmonitor. Glossar zur strategischen Kommunikation in öffentlichen Diskursen. Hg. von der Forschungsgruppe Diskursmonitor und Diskursintervention, Version vom 14.5.2025. Online: https://diskursmonitor.de/glossar/remigration; David Bartram, Maritsa V. Poros, Pierre Monforte, Return Migration, in: dies. (Hg.), Key Concepts in Migration, Los Angeles 2017, S. 121–124.

SZG/RSH/RSS 75/3 (2025), 390–406, DOI: 10.24894/2296-6013.00180

> reisen wollten, kamen an der schweizerischen Grenze an und blieben dort liegen, weil sie keine Passvisa hatten und weil die österreichischen Bahnen nicht in der Lage waren, sie von Buchs weg weiterzubefördern.[2]

Wie das Zitat verdeutlicht, wollten viele Menschen aus Ost- und Südosteuropa, die vor und während des Ersten Weltkrieges nach Nord- und Südamerika ausgewandert waren, nach dem Krieg wieder zurück in ihre Heimatländer reisen. Die nördlichen und südlichen Transitrouten durch Europa waren von Kriegsschäden betroffen, weshalb die Route durch die Schweiz nach dem Kriegsende an Bedeutung gewann. Die Schweiz wurde dabei zum Transitland. Über den Transit der ost- und südosteuropäischen Remigrantinnen und Remigranten durch die Schweiz ist bisher wenig bekannt.[3] Im Zentrum dieses Artikels steht die Frage, wie die zuständigen Verwaltungsstellen den Transit der aus Nord- und Südamerika zurückkehrenden ost- und südosteuropäischen Remigrantinnen und Remigranten organisierten, wie sich die Kompetenzen und Zuständigkeiten innerhalb der Schweizer Verwaltung im Übergang vom Kriegs- zum Friedenszustand verschoben und welche unterschiedlichen Interessen die einzelnen Verwaltungsstellen im Umgang mit den ost- und südosteuropäischen Remigrantinnen und Remigranten verfolgten. Diese Perspektive erlaubt es, den Transit als prozesshaften Zustand zu verstehen, der durch das Handeln der Verwaltungsangestellten konstituiert wird.[4] Die Organisation des Transits durch die Schweiz stellte für die Schweizer Verwaltung eine bürokratische und logistische Herausforderung dar, was sich unter anderem an den verfügbaren Quellen zeigt, die für die Jahre 1919 bis 1921 besonders zahlreich sind.[5]

2 Schweizerisches Bundesarchiv (BAR), E2175#1000/132#167*, Auswanderungsamt, Schreiben an Giuseppe Motta zur Rückwandererangelegenheit, 27.8.1920, S. 2.

3 Vgl. Michael Just, Ost- und südosteuropäische Amerikawanderung 1881–1914. Transitprobleme in Deutschland und Aufnahme in den Vereinigten Staaten, Stuttgart 1988 (Von Deutschland nach Amerika 3); Agnes Gehbald, «Riesige Personenzahlen». Transatlantische Rückwanderung von Buenos Aires und New York um 1900, in: Archiv für Sozialgeschichte 64, Bonn 2024, S. 41–64. Der Fokus bisheriger Studien zum Transit lag stark auf der europäischen Auswanderung nach Nord- und Südamerika. Vgl. Tobias Brinkmann (Hg.), Points of Passage. Jewish Transmigrants from Eastern Europe in Scandinavia, Germany, and Britain 1880–1914, New York 2013; Nicholas J. Evans, Work in Progress. Indirect Passage from Europe. Transmigration via the UK, 1836–1914, in: Journal for Maritime Research 3 (1), 2001, S. 70–84. Für einen Überblick über die Schweizer Migrationsgeschichte vgl. André Holenstein, Patrick Kury, Kristina Schulz, Schweizer Migrationsgeschichte. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Baden 2018.

4 Vgl. Martin Dusinberre, Roland Wenzlhuemer, Editorial – Being in Transit. Ships and Global Incompatibilities, in: Journal of Global History 11, 2016, S. 155–162; Daniela Dyck, Experiencing Transit. On British Emigrant Ships to Australia in the 19th Century, München 2024 (Dissertationen der LMU München 76); Céline Regnard, The Transit Stage as a Migratory Experience. The Syrians in Marseille (1880–1920), in: Christina Reimann, Martin Öhman (Hg.), Migrants and the Making of the Urban-Maritime World. Agency and Mobility in Port Cities, c. 1570–1940, New York 2020, S. 153–171; Aspasia Papadopoulou-Kourkoula, Transit Migration. The Missing Link between Emigration and Settlement, New York 2008 (Migration, Minorities and Citizenship).

5 Vgl. BAR, E2175#1000/132#167*, Auswanderungsamt, Rückwanderung aus den USA und den übrigen amerikanischen Staaten, 1919–1921. Bereits am Titel zeigt sich, dass die Quellenlage in Bezug

Im Folgenden wird das Migrationssystem der transatlantischen Remigration nach Ost- und Südosteuropa eingeführt und kontextualisiert, um zweitens die zentralen Akteure der Verwaltung, die Migrationskontrollen und die Entwicklung des Passwesens in der Schweiz nach dem Ersten Weltkrieg zu untersuchen. Drittens wird die konkrete Ausgestaltung der Transitbeförderung durch die Schweiz analysiert. Im letzten Teil werden die alternativen Transitrouten durch Europa in die Untersuchung miteinbezogen.

Die transatlantische Remigration als Migrationssystem

Durch das Aufkommen der Dampfschifffahrt im 19. Jahrhundert wurden die Transportmöglichkeiten massiv verbessert. Dies erlaubte den Menschen, die zuvor nach Nord- oder Südamerika ausgewandert waren, einfacher in ihre europäischen Herkunftsländer zurückzukehren.[6] Die Gründe für die Rückkehr in die Heimat waren vielfältig und individuell gewichtet. Nebst der Stärke des Kommunikationsnetzwerkes zwischen der Herkunfts- und der Zielregion standen der individuelle ökonomische und soziale Erfolg (oder Misserfolg) sowie die fehlende Integration, Assimilation oder Akkulturation in der Zielregion im Zentrum der Abwägung. Zusätzlich dazu spielten Gefühle wie Heimweh oder andere familiäre Gründe eine wichtige Rolle.[7] Auch die Gründungen neuer europäischer Nationalstaaten – namentlich Litauen, Lettland, Estland, Polen, das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen (später Jugoslawien), die Tschechoslowakei und Ungarn – hatten einen Einfluss auf eine mögliche Rückkehr.[8]

Während des Ersten Weltkrieges reduzierte sich das Ausmass der transatlantischen Remigration drastisch, da der Atlantische Ozean für zivile Dampfschiffe nur unter grossem Risiko passierbar war. Gleichzeitig nahm der Druck auf die Immi-

auf die Abreiseorte in Nord- und Südamerika schwierig ist. Es ist nicht ausgeschlossen, dass einige Remigrantinnen und Remigranten aus Südamerika zurückkehrten. Aufgrund der beteiligten Schifffahrtsgesellschaften und Auswanderungsagenturen ist allerdings davon auszugehen, dass die grosse Mehrheit aus den Vereinigten Staaten oder Kanada zurückkehrten. Quellen aus dem Staatsarchiv Hamburg lassen ergänzende Rückschlüsse zur gesamteuropäischen Entwicklung der Remigration nach dem Ersten Weltkrieg zu. Vgl. Staatsarchiv Hamburg (StAHH), 373–7 I II B III 1, Die Behörde für das Auswandererwesen, Direkte Rückwanderer – Allgemeines, 1903–1927 und StAHH, 373–7 I II B III 2, Die Behörde für das Auswandererwesen, Direkte Rückwanderer – Verschiedenes, 1903–1920.

6 Vgl. Dudley Baines, Emigration from Europe 1850–1930, Cambridge 1991; Drew Keeling, Repeat Migration between Europe and the United States, 1870–1914, in: Laura Cruz, Joel Mokyr (Hg.), The Birth of Modern Europe. Culture and Economy, 1400–1800. Essays in Honor of Jan de Vries, Leiden 2010, S. 157–186.

7 Jochen Oltmer, Globale Migration. Geschichte und Gegenwart, München ^{2}2016, S. 13–24; Annemarie Steidl, Ein ewiges Hin und Her. Kontinentale, transatlantische und lokale Migrationsrouten in der Spätphase der Habsburgermonarchie, in: Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften 19 (1), 2008, S. 15–42, hier S. 30.

8 Mark Wyman, Round-Trip to America. The Immigrants Return to Europe, 1880–1930, Ithaca 1993, S. 114.

grantinnen und Immigranten in den Vereinigten Staaten während des Krieges stark zu, da von Seiten der USA absolute Loyalität eingefordert wurde. Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges stieg die Zahl der Remigrantinnen und Remigranten rapide an.[9] Da es sich bei der Remigration von Nord- und Südamerika nach Ost- und Südosteuropa um eine empirisch belegbare Wanderung vieler Individuen aus einer bestimmten geografischen und wirtschaftlichen Region in eine gemeinsame Zielregion handelt, kann von einem Migrationssystem gesprochen werden.[10] Im September 1919 meldete das schweizerische Auswanderungsamt, dass «laut zuverlässigen Berichten […] noch ungefähr eine Million Personen in Amerika auf die Ausstellung der Pässe für die Heimreise nach Europa warten».[11] Aus einem Bericht des Militärdepartements vom 24. März 1922 geht hervor, dass zwischen 1918 und 1921 insgesamt 67'554 Rückreisende aus Nord- und Südamerika bei ihrer Durchreise durch die Schweiz statistisch erfasst wurden.[12]

Das schweizerische Auswanderungsamt definierte die sogenannten Rückwanderer als «Personen, die nach einem kürzeren oder längeren Aufenthalt in überseeischen Ländern in die Heimat reisen, um dort zu bleiben oder mit ihren Angehörigen neuerdings auszuwandern».[13] Die Remigrantinnen und Remigranten wurden von den sogenannten Saisonwanderern abgegrenzt, die laut dem Auswanderungsamt entweder im (nordhemisphärischen) Winter nach Südamerika reisten und im Sommer in Europa arbeiteten oder im (nordhemisphärischen) Sommer in Nordamerika arbeiteten und im Winter in die Heimat zurückkehrten.[14] Zusätzlich unterschied die Schweiz zwischen den frei reisenden und den unter dem Schutz des Auswanderungsgesetzes stehenden Remigrantinnen und Remigranten. Wer sich an eine schweizerische Agentur wandte oder von den Schiffsgesellschaften einer schweizerischen Agentur zugewiesen wurde, stand unter dem Schutz des schweizerischen Auswanderungsgesetzes. Das Gesetz betreffend den Geschäftsbetrieb der Auswanderungsagenturen vom 22. März 1888 legte fest, dass Auswanderinnen und Auswanderer ebenso wie Rückwanderinnen und Rückwanderer während ihrer Reise als besonders schutzbedürftig galten, vor Übervorteilungen durch private Unternehmen geschützt und human behandelt werden sollten.[15] Wer sich selbstständig eine Fahrkarte

9 Ebd., S. 111–114.

10 Dirk Hoerder, Jan Lucassen, Leo Lucassen, Terminologies and Concepts of Migration Research, in: Klaus J. Bade u. a. (Hg.), The Encyclopedia of Migration and Minorities in Europe. From the 17th Century to the Present, Cambridge 2011, S. xxv–xxxix, hier S. xxxiii.

11 BAR, E2175#1000/132#167*, Auswanderungsamt, Beförderung der Rückwanderer von Delle nach Buchs und Feldkirch, 22. 9. 1919, S. 1.

12 BAR, E2175#1000/132#167*, Militärdepartement, Auszug aus dem Bericht des Herrn Oberst A. Bodmer, 24. 3. 1922, S. 2.

13 BAR, E2175#1000/132#167*, Schreiben an Giuseppe Motta, S. 1.

14 BAR, E2175#1000/132#167*, Schreiben an Giuseppe Motta, S. 1.

15 BAR, E2175#1000/132#153*, Justiz- und Polizeidepartement, Schreiben an das Politische Departement, 6. 5. 1914, S. 1 f.

kaufte oder durch eine ausländische Agentur spediert wurde, war während des Transits durch die Schweiz nicht abgesichert.[16]

Die vom Militärdepartement zusammengestellte Statistik aus dem Jahr 1922 lässt einige Rückschlüsse über die Herkunft der Rückreisenden zu, die durch die Schweiz befördert wurden.[17] Fünf Staaten waren bei der Transitbeförderung durch die Schweiz besonders stark vertreten: Polen (19'900),[18] Jugoslawien (19'670), die Tschechoslowakei (18'782), Ungarn (5'349),[19] Rumänien (1'385) und Österreich (1'256).[20] Alle Rückreisende wurden nach Nationalitäten kategorisiert, was ein Indiz für die Bedeutung der Pässe ist.[21] Der nächste Abschnitt zeigt, welche weiteren Kontrollmassnahmen Teil des schweizerischen Migrationsregimes waren.

Das Migrationsregime der Schweiz nach dem Ersten Weltkrieg

Die konkrete Ausgestaltung eines Migrationsregimes ist von den epochenspezifischen Diskursen, Gesetzen, Normen, Regeln, Regulierungen, Infrastrukturen und Mobilitätsformen sowie von der politischen Organisation und der wirtschaftlichen Entwicklung des jeweiligen Landes geprägt.[22] Wie im Folgenden gezeigt wird, wirkte sich auch das Handeln der Behörden konstitutiv auf das Migrationsregime der Schweiz nach dem Ersten Weltkrieg aus. Aus diesem Grund wird in diesem Artikel das schweizerische Migrationsregime anhand der für die

16 BAR, E2175#1000/132#167*, Auswanderungsamt, Schreiben an die Auswanderungsagentur Zwilchenbart, 13.10.1919, S. 1f. Ob die Schweiz nur diejenigen Remigrantinnen und Remigranten erfasste, die mit Hilfe von schweizerischen Auswanderungsagenturen durch die Schweiz befördert wurden, ist aus den Statistiken nicht ersichtlich.

17 BAR, E2175#1000/132#167*, Bericht des Herrn Oberst A. Bodmer, S. 2.

18 Die Zweite Republik Polen wurde 1919 durch die Schweiz als Staat anerkannt. Vgl. Heinrich Riggenbach, Polen, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 11.11.2016. Online: https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/003367/2016-11-11/.

19 Obwohl Österreich am 9. Januar 1920 und Ungarn erst am 9. Oktober 1920 von der Schweiz als Staaten anerkannt wurden, unterschied das Militärdepartement bereits 1919 zwischen ungarischen und österreichischen Rückwanderern. Vgl. Jean-Jacques Langendorf, Österreich, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 17.5.2022. Online: https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/046995/2022-05-17/#HDerErsteWeltkrieg; Judit Garamvölgyi, Ungarn, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 14.1.2014. Online: https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/003375/2014-01-14/.

20 BAR, E2175#1000/132#167*, Bericht des Herrn Oberst A. Bodmer, S. 2.

21 Es wurden folgenden Nationalitäten erfasst: Polen, Jugoslawen, Tschechoslowaken, Ungarn, Rumänen, Österreicher, Ukrainer, Russen, Littauer (sic), Bulgaren, Montenegriner, Griechen, Türken, Amerikaner, Canadier (sic), Engländer, Franzosen und Italiener.

22 Zum Begriff «Migrationsregime» vgl. Hoerder, Lucassen, Lucassen, Terminologies and Concepts of Migration Research, S. xxxiii; Jochen Oltmer, Migration aushandeln. Perspektiven aus der Historischen Migrationsforschung, in: Andreas Pott, Christoph Rass, Frank Wolff (Hg.), Was ist ein Migrationsregime? What Is a Migration Regime?, Wiesbaden 2018 (Migrationsgesellschaften 3), S. 239–254.

Transitbeförderung zuständigen Akteure und den von ihnen eingeführten und angewandten Migrationskontrollen charakterisiert. Nebst dem Eidgenössischen Auswanderungsamt waren die Auswanderungsagenturen, die Zentralstelle für Fremdenpolizei, die Schweizerischen Bundesbahnen und die Abteilung für Transporte und Quarantäne des Militärdepartements besonders aktiv an der Organisation der Transitbeförderungen der Remigrantinnen und Remigranten beteiligt. Als Teil des Politischen Departements war das Auswanderungsamt dafür verantwortlich, Vereinbarungen mit den in- und ausländischen Behörden zu treffen.[23] Die Auswanderungsagenturen ihrerseits standen in einem engen Verhältnis mit den Schifffahrtsgesellschaften und beförderten die Remigrantinnen und Remigranten auf eigene Rechnung oder im Auftrag von anderen Unternehmen.[24] Die Auswanderungsagenturen waren auch für die Kontrolle der Rückwanderinnen und Rückwanderer zuständig.[25] Die eidgenössische Fremdenpolizei wurde am 21. November 1917 durch den Bundesrat mittels Notverordnung geschaffen. Der Zentralstelle für Fremdenpolizei oblag die Aufsicht über alle an der Migration beteiligten Instanzen im Ausland, an den Grenzen und im Inland.[26] In Bezug auf die Transporte von Aus- und Rückwanderern war die eidgenössische Fremdenpolizei dafür verantwortlich, diejenigen Transporte dem Auswanderungsamt zu melden, die unangekündigt die Schweizer Grenze erreichten. Erst wenn das Auswanderungsamt die Kaution übernahm und weitere Massnahmen traf, bewilligte die Fremdenpolizei die Durchreise durch die Schweiz.[27] Die Aufgabe der Schweizerischen Bundesbahnen lag darin, die Remigrantinnen und Remigranten in Extrazügen oder speziellen Wagen von Boncourt (Westgrenze) nach Buchs (Ostgrenze) zu befördern.[28] Die Transitbeförderungen standen 1919 weiterhin unter militärischer Kontrolle. Im September 1919 zeigte sich der Vorstehende der Abteilung für Transporte und Quarantäne des Militärdepartements erstaunt, dass sich das Auswanderungsamt und die Fremdenpolizei ebenfalls an der Organisation des Transits der aus Nord- und Südamerika zurückkehrenden Personen beteiligten. Es schien sich aus Sicht des Militärdepartements um «eine Breitspurigkeit & eine Complication (sic) dieser längst geregelten Transportwei-

23 BAR, E2175#1000/132#167*, Zentralstelle für Fremdenpolizei, Schreiben an den Chef des Auswanderungsamtes, 19.9.1919, S. 1.

24 BAR, E2175#1000/132#167*, Auswanderungsamt, Memorandum. Angelegenheit Rückwanderertransporte, 9.10.1919, S. 1.

25 BAR, E2175#1000/132#153*, Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des schweizerischen Bundesrates, 6.6.1914, S. 1.

26 Uriel Gast, Von der Kontrolle zur Abwehr. Die eidgenössische Fremdenpolizei im Spannungsfeld von Politik und Wirtschaft 1915–1933, Zürich 1997 (Veröffentlichungen des Archivs für Zeitgeschichte ETH Zürich 1), S. 35.

27 BAR, E2175#1000/132#167*, Schreiben an den Chef des Auswanderungsamts, S. 2.

28 BAR, E2175#1000/132#167*, Auswanderungsamt, Schreiben an die Schweizerischen Bundesbahnen, 30.8.1919, S. 2.

se» zu handeln.[29] Zur gleichen Zeit nahm aber die Bedeutung des Militärs bei der Migrationskontrolle ab. Der Bundesratsbeschluss zur Organisation und Kontrolle der Rück- und Auswanderungszüge vom 23. Juli 1920 stellte einen ersten Versuch dar, den Transport von aus- und rückwandernden Personen zu entmilitarisieren. Der Aufgabenbereich der Abteilung für Transporte und Quarantäne des Militärdepartements übertrug der Bundesrat an den neu geschaffenen Grenzsanitätsdienst.[30] Bereits zwei Wochen zuvor hatte sich das Militärdepartement bereit erklärt, einen Teil seiner Offiziere an den Grenzsanitätsdienst abzutreten. Das Militärpersonal verfügte über die nötige Erfahrung und das nötige Wissen, um die Transporte und Kontrollen weiterhin geregelt durchzuführen.[31]

Im Jahr 1919 wuchs die Zahl der Remigrantinnen und Remigranten, die die Schweiz passieren mussten, besonders stark an. In einem gemeinsamen Schreiben an Bundesrat Felix-Louis Calonder vom 13. November 1919 schilderten die beteiligten Verwaltungseinheiten die Situation wie folgt:

> Seit mehreren Monaten bemühen sich die Abteilung für Transporte und Quarantänen des Eidgenössischen Militärdepartements, das Schweizerische Auswanderungsamt und die Eidgenössische Zentralstelle für Fremdenpolizei die aus Amerika heimkehrenden Transporte von Polen, Tschecho-Slovaken, Südslaven und Rumänen, die zu Tausenden die Schweiz durchreisen, in geregelte Bahnen zu lenken, um einerseits diesen Rückwanderern, die aus politischen Gründen auf die Route durch die Schweiz angewiesen sind, die Heimreise überhaupt zu ermöglichen und damit den Schweizerischen Bundesbahnen beträchtliche Einnahmen zuzuführen, und um andernseits im Interesse unserer Fremdenkontrolle zu vermeiden, dass Gruppen dieser Rückwanderer, die für unser Land keine erwünschten Elemente bedeuten, die Durchreise benützen, um hier zu bleiben, oder durch Versagung der Transportmittel zu unseren Lasten längere Zeit in der Schweiz zurückgehalten werden.[32]

Das Zitat verdeutlicht den Widerspruch zwischen dem erwünschten finanziellen Profit und dem unerwünschten Aufenthalt der Ost- und Südosteuropäerinnen und -europäer. Die beteiligten Verwaltungsstellen gewichteten die Bedeutung der

29 BAR, E2175#1000/132#167*, Abteilung für Transporte und Quarantäne, Schreiben an die Zentralstelle für Fremdenpolizei, 22.9.1919, S. 1.

30 BAR, E2175#1000/132#167*, Bundesratsbeschluss betreffend Organisation und Kontrolle der Rück- und Auswandererzüge, 23.7.1920, S. 1. Zur Geschichte des Schweizerischen Grenzsanitätsdienstes vgl. Patrick Kury, Die Gründung des Grenzsanitätsdienstes im Jahr 1920 und die Pathologisierung des «Ostens», in: Claudia Opitz, Brigitte Studer, Jakob Tanner (Hg.), Kriminalisieren – Entkriminalisieren – Normalisieren, Zürich 2006 (Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 21), S. 243–259; Patrick Kury, Das Virus der Unsicherheit. Die Jahrhundertgrippe von 1918 und der Landesstreik, in: Roman Rossfeld, Christian Koller, Brigitte Studer (Hg.), Der Landesstreik. Die Schweiz im November 1918, Baden 2018, S. 390–411.

31 BAR, E2175#1000/132#167*, Militärdepartement, Schreiben an das schweizerische Gesundheitsamt, 5.7.1920, S. 1.

32 BAR, E2175#1000/132#167*, Abteilung für Transporte und Quarantäne, Auswanderungsamt, Zentralstelle für Fremdenpolizei, Schreiben an das Politische Departement, 13.11.1919, S. 1.

Einnahmen respektive der strikten Migrationskontrollen unterschiedlich. Die Abteilung für Transporte und Quarantäne, das Auswanderungsamt und die Fremdenpolizei einigten sich nach gegenseitigen Absprachen auf die Einführung von neuen Kontrollmassnahmen. Drei der neu eingeführten Massnahmen prägten die konkrete Organisation des Transits besonders. Erstens wurde am 25. September 1919 beschlossen, dass die Remigrantinnen und Remigranten in sogenannten Sammeltransporten mit geschlossenen Zügen durch die Schweiz befördert werden.[33] Die Menschen, die in ihre ost- und südosteuropäischen Heimatstaaten zurückreisen wollten, konnten so von den anderen Passagieren physisch getrennt werden. Dadurch war den Schweizer Behörden der Aufenthaltsort der Transitreisenden zu jedem Zeitpunkt bekannt. Zudem hatten die geschlossenen Transporte eine hygienische Funktion, da die Rückwanderinnen und Rückwanderer isoliert durch die Schweiz befördert wurden.[34] Wie weiter unten gezeigt wird, wurde den ost- und südosteuropäischen Durchreisenden ein besonders grosses Ansteckungs- und Übertragungspotenzial von Infektionskrankheiten attestiert. Zweitens wurde vorgeschlagen, dass ein sogenannter Eidgenössischer Kommissär in Delle stationiert wird, der die Organisation der Sammeltransporte schon auf französischem Boden vorbereiten sollte.[35] In diesem Zusammenhang wurde am 1. Oktober 1919 beschlossen, dass die Remigrantinnen und Remigranten die französisch-schweizerische Grenze ausschliesslich zwischen Delle und Boncourt passieren durften.[36] Drittens informierte das Politische Departement am 23. Oktober 1919 das Eidgenössische Auswanderungsamt, dass die Westgrenze der Schweiz für ost- und südosteuropäische Remigrantinnen und Remigranten, die nach Österreich weiterreisen sollten, per sofort gesperrt sei. Zusätzlich wurden die schweizerischen Vertretungen im Ausland angewiesen, die Pässe der Remigrantinnen und Remigranten vorläufig nicht mehr zu visieren. Die österreichischen Behörden weigerten sich zu diesem Zeitpunkt, die Rückwandererzüge in Buchs SG zu übernehmen. Grund dafür war, dass Österreich nicht genügend Kohle und Zugwagons aufbringen konnte.[37] Die Abteilung für Auswärtiges des Politischen Departements nahm Verhandlungen mit den diplomatischen Vertretungen Polens, Jugoslawiens, Österreichs und der

33 Zu den Verhältnissen der Auswandererzüge um 1900 vgl. Nicole Kvale Eilers, Emigrant Trains. Jewish Migration through Prussia and American Remote Control, 1880–1914, in: Tobias Brinkmann (Hg.), Points of Passage. Jewish Transmigrants from Eastern Europe in Scandinavia, Germany, and Britain 1880–1914, New York 2013, S. 63–84.

34 BAR, E2175#1000/132#167*, Militärdepartement, Konferenz zur vorläufigen Besprechung der Durchtransporte von slavischen Rückwanderern aus Amerika, 25.9.1919, S. 1.

35 BAR, E2175#1000/132#167*, Konferenz vom 25. September 1919, S. 1.

36 BAR, E2175#1000/132#167*, Auswanderungsamt, Beförderung von Rückwanderern, 1.10.1919, S. 2.

37 BAR, E2175#1000/132#167*, Auswanderungsamt, Beförderung der Rückwanderer von Delle, 22.9.1919, S. 2.

Tschechoslowakei auf, die allerdings erfolglos waren.[38] Die Remigrantinnen und Remigranten, die aufgrund der Grenzschliessung in Delle aufgehalten wurden, aber über ein gültiges Durchreisevisum verfügten, beförderten die Schweizerischen Bundesbahnen – trotz akutem Kohlemangel in der Schweiz – mit eigenen Kohlen und Wagen in ihre Heimat, worauf das nächste Kapitel näher eingehen wird.

Seit der Gründung der Fremdenpolizei im Jahr 1917 verschoben sich die Kompetenzen für die Visumerteilung zwischen den Stellen im In- und Ausland mehrfach. 1919 waren die Konsulate, Gesandtschaften oder diplomatischen Vertretungen in ihrem jeweiligen Aufenthaltsland dafür verantwortlich, zu prüfen, ob die Rückreisenden einen Pass besassen.[39] Die Zentralstelle für Fremdenpolizei und das Auswanderungsamt standen in einem engen Austausch mit den schweizerischen Vertretungen in Nord- und Südamerika, um frühzeitig über die zu organisierenden Transporte informiert zu sein. Schwierigkeiten kamen insbesondere dann auf, wenn die Auswanderungsagenturen die Remigrantinnen und Remigranten ohne Vorankündigung und ohne gültige Durchreisevisen durch die Schweiz transportieren wollten. Denn an der Schweizer Grenze prüften die Grenzkontrollbehörden, ob das nötige Passvisum vorlag.[40] Obwohl Identifikationsdokumente keine Erfindung des 20. Jahrhunderts waren, wurde in Folge des Ersten Weltkrieges erstmals eine international gültige Passpolitik eingeführt.[41] Wie Jakob Möhr im September 1919 berichtete, besassen die aus der (damaligen) Habsburgermonarchie ausgewanderten Personen häufig keine gültigen Pässe, was seiner Meinung nach dem Umstand geschuldet war, dass sie nicht wussten, welche Staatsangehörigkeit sie nach dem Zusammenbruch der Habsburgermonarchie hatten.[42] Eine weitere Schwierigkeit bestand darin, dass viele der Remigrantinnen und Remigranten das Visum für die Einreise nach Österreich nicht besassen.[43] Da die schweizerischen Grenzbehörden das Einreisevisum nach Österreich als zwingende Voraussetzung für die Durchreise durch die Schweiz betrachteten, wurden diese Personen an der französisch-schweizerischen Grenze zurückgehalten. Erst wenn die Garantie vorlag, dass die Rückwanderinnen und Rückwanderer in Buchs SG nach Österreich weiterreisen konnten, wurde die Einreise in die Schweiz bewilligt.[44] Dennoch war das schweizerische Auswanderungsamt und die Auswanderungsagenturen darum bemüht, die admi-

38 BAR, E2175#1000/132#167*, Militärdepartement, Konferenz vom 28. Oktober 1919, 1.11. 1919, S. 1 f.

39 Gast, Von der Kontrolle zur Abwehr, S. 60–65.

40 Ebd., S. 35.

41 Christiane Reinecke, Grenzen der Freizügigkeit. Migrationskontrolle in Grossbritannien und Deutschland, 1880–1930, München 2010 (Veröffentlichungen des Deutschen Historischen Instituts London 68), S. 267. Zur Geschichte der Pässe vgl. John Torpey, The Invention of the Passport. Surveillance, Citizenship and the State, Cambridge 2000.

42 BAR, E2175#1000/132#167*, Konferenz vom 25. September 1919, S. 3.

43 BAR, E2175#1000/132#167*, Memorandum. Angelegenheit Rückwanderertransporte, S. 1.

44 BAR, E2175#1000/132#167*, Konferenz vom 25. September 1919, S. 2.

nistrativen Hürden der Pass- und Visapflicht zu senken, um eine Grenzsperre wie im Oktober 1919 zu verhindern. Das Eidgenössische Militärdepartement sprach dem Eidgenössischen Kommissär in Delle die Kompetenz zu, die Durchreisevisa in Ausnahmefällen zu erteilen.[45]

Obwohl das Auswanderungsamt weitere Massnahmen zur Vereinfachung ergreifen wollte, hielt die Fremdenpolizei vehement an der Beibehaltung der Durchreisevisa fest. Am Beispiel der Pass- und Visapflicht lässt sich zeigen, dass sich die Anweisungen der Fremdenpolizei innerhalb weniger Wochen ändern konnten. Am 19. September 1919 teilte die Zentralstelle für Fremdenpolizei dem Auswanderungsamt mit, dass bei den durch das Militärdepartement begleiteten Rückwanderertransporte nicht jede Einzelperson über ein Durchreisevisum verfügen muss, sondern dass die Grenzkontrollorgane auf Anweisung der Fremdenpolizei ein Gruppenvisum erteilen können.[46] Am 18. Oktober wies die Fremdenpolizei das Auswanderungsamt darauf hin, dass diese Formulierung nicht genau den Tatsachen entspreche. Und weiter: «Wohl hat unsere Amtsstelle Ihnen am 19. September eine derartige Zusage gemacht, es stellte sich jedoch bald heraus, dass die tatsächlichen Verhältnisse noch nicht so beschaffen sind, dass diese Erleichterung ohne schwerwiegende Folgen in Kraft treten könnte.»[47] Die genauen Anforderungen und die Durchsetzung der Pass- und Visapflicht waren nach dem Kriegsende keineswegs formalisiert und schweizweit gültig, sondern von den Meinungen und Interessen der jeweiligen Amtsträger abhängig. Insbesondere die Fremdenpolizei war auf die Visagebühren angewiesen, da mit diesen Einnahmen der steigende administrative Aufwand finanziert werden konnte.[48] Dass die Fremdenpolizei zwischen 1919 und 1921 ihre Stellung innerhalb der Verwaltung legitimieren und festigen konnte, lässt sich am Beispiel des Eidgenössischen Kommissärs in Delle zeigen. Im Juli 1921 wurde der Eidgenössische Kommissär, Major Möcklin, aus seiner Funktion enthoben, welche an die kanto-

45 BAR, E2175#1000/132#167*, Militärdepartement, Schreiben an den Schweizerischen Kommissär, 14.11.1919, S. 2.

46 E2175#1000/132#167*, Zentralstelle für Fremdenpolizei, Schreiben an Jakob Möhr, 19.9.1919, S. 1.

47 E2175#1000/132#167*, Zentralstelle für Fremdenpolizei, Schreiben an das Schweizerische Auswanderungsamt, 18.10.1919, S. 1.

48 Im November 1919 legte das Militärdepartement fest, wie hoch die vom Eidgenössischen Kommissär zu erhebenden Gebühren waren. Falls die Remigrantinnen und Remigranten über das korrekte Passvisum verfügten, mussten sie 2.50 Schweizerfranken pro Pass zahlen. Diese Einnahmen dienten der Kostendeckung. Falls der Eidgenössische Kommissär das Durchreisevisum an der Schweizergrenze erteilen musste, zahlten die Passinhaberinnen und -inhaber 7.50 Schweizerfranken. Ein Drittel dieser Einnahmen wurden zugunsten der Zentralstelle für Fremdenpolizei erhoben. Die weiteren fünf Franken dienten laut dem Militärdepartement der Kostendeckung. Vgl. BAR, E2175#1000/132#167*, Schreiben an den Schweizerischen Kommissär, S. 2; BAR, E2175#1000/132#167*, Zentralstelle für Fremdenpolizei, Durchreisevisum für Transporte von slavischen Rückwanderern, 6.11.1919, S. 2f.

nale Polizei in Porrentruy überging.[49] Als Reaktion auf diese Absetzung setzte sich Jakob Möhr in einem Schreiben an Paul Dinichert, dem Abteilungschef der Abteilung für Auswärtiges des eidgenössischen Politischen Departements, für den abgesetzten Eidgenössischen Kommissär ein. Er bat ihn, dafür zu sorgen, dass Möcklin temporär bei der Zentralstelle für Fremdenpolizei oder beim Grenzsanitätsdienst angestellt werde.[50] Der Grenzsanitätsdienst und insbesondere die Zentralstelle für Fremdenpolizei waren folglich die wichtigsten Verwaltungsstellen im Bereich der Migrationskontrolle im Jahr 1921. Die weitreichenden Kompetenzen der Fremdenpolizei trugen massgeblich dazu bei, dass das Schweizer Migrationsregime während und nach dem Ersten Weltkrieg zunehmend restriktiver wurde. Den offiziellen Auftrag zur sogenannten «Überfremdungsabwehr» erteilte der Bundesrat der eidgenössischen Fremdenpolizei im Jahr 1923.[51] Doch bereits vorher prägte die Fremdenpolizei den politischen Diskurs aktiv mit und griff mit den ausgebauten und neu eingeführten Kontrollmassnahmen sowie den verschärften Einreise- und Aufenthaltsbewilligungen in die Migrationsbewegung von Immigrantinnen und Immigranten, Emigrantinnen und Emigranten sowie Remigrantinnen und Remigranten aktiv ein.[52] Wie im Folgenden gezeigt wird, prägten nebst den Migrationskontrollen auch die verfügbaren Infrastrukturen das Migrationsregime der Schweiz nach dem Ersten Weltkrieg.

Die Transitbeförderung durch die Schweiz

Ein Mitarbeiter des schweizerischen Auswanderungsamts schilderte in einem Schreiben an die Abteilung für Transporte und Quarantänen des Eidgenössischen Militärdepartements, was sich im November 1919 am Bahnhof Buchs abgespielt haben soll:

> Bemühend war für uns der Eindruck, den der Orientexpresszug auf die Rückwanderer machte und machen musste. Die Leute sahen einen langen Zug mit Schlaf- und Speisewagen, mit Offizieren der Entente, Herren und Damen in Zivil, eine Menge parfümierter, hochgeschürzter Dämchen; für alle diese hohen und höchsten Herrschaften ist Rollmaterial und sind Kohlen und Lebensmittel in Hülle vorhanden, während sie (die Rückwanderer) im Kot herumstampfen und auf die Heimbeförderung warten müssen, weil es für sie weder Wagen noch Kohlen gibt. Wahrlich eine richtige Pflanzstätte für den Bolschewismus.[53]

49 E2175#1000/132#167*, Auswanderungsamt, Schreiben an Paul Dinichert, 19.7.1921, S. 1.

50 Ebd., S. 2.

51 Gast, Von der Kontrolle zur Abwehr, S. 353.

52 Vgl. Gast, Von der Kontrolle zur Abwehr; Patrick Kury, Über Fremde reden. Überfremdungsdiskurs und Ausgrenzung in der Schweiz 1900–1945, Zürich 2003.

53 BAR, E2175#1000/132#167*, Auswanderungsamt, Beförderung von Rückwanderern und deren Behandlung seitens der schweizerischen Agenten, 1.11.1919, S. 4.

Der direkte Vergleich mit dem Luxuszug betont die Missstände bei der Organisation der Rückwanderertransporte bewusst.[54] Zudem zeigt sich, dass die Schweizer Behörden den Remigrantinnen und Remigranten misstrauisch gegenüberstanden, da sie sich vor der Verbreitung bolschewistischen Gedankenguts fürchteten. Die kollektive Ablehnungs- und Abwehrhaltung gegen Osteuropa, die sich aus antisemitischen, antisozialistischen und antislawischen Vorstellungen speiste, nahm nach dem Landesstreik von 1918 deutlich zu und beeinflusste auch den Umgang mit den ost- und südosteuropäischen Transitreisenden.[55]

Das Zitat zeigt auch, dass die Sammeltransporte der Remigrantinnen und Remigranten besonders stark vom kriegsbedingten Kohlemangel betroffen waren.[56] Wie bereits gezeigt, war die Übernahme der Züge an der schweizerisch-österreichischen Grenze zwischen 1919 und 1921 mit Schwierigkeiten verbunden, weil die osteuropäischen Staaten nicht genügend Kohle aufbringen konnten. Da an den einzelnen Bahnhöfen nur limitierte Unterkünfte zur Verfügung standen, beförderten die Schweizerischen Bundesbahnen die Rückwanderinnen und Rückwanderer, die erst an der Schweizer Ostgrenze aufgehalten wurden, mit ihren eigenen Zügen nach Österreich. Diese Züge wurden durch das schweizerische Militär begleitet, um sie bei der Rückfahrt sicher in die Schweiz zurückzuführen.[57] Die Schweizerischen Bundesbahnen stellten nebst den Zügen auch Kohle zur Verfügung. Die Republik Polen schuldete der Schweiz laut Angaben des Militärdepartements im März 1920 rund 1'200 Tonnen Kohle. Für jeden Transport nach Polen wurden 100 bis 150 Tonnen Kohle verbraucht.[58] Dies

54 An dieser Stelle sei angemerkt, dass es sich mit sehr grosser Wahrscheinlichkeit nicht um den Orient-Express handelte, sondern dass ein anderer Luxuszug – möglicherweise der *Train de luxe militaire* – fälschlicherweise als Orientexpresszug bezeichnet wurde. Ab 1919 wurde der Orient-Express tatsächlich über die Schweiz umgeleitet, nahm aber die Route über den Simplon. Erst ab 1924 passierte der sogenannte Arlberg-Orient-Express den Bahnhof Buchs SG regelmässig. Vgl. Adrian Vögele, Mit dem «König der Züge» an den Ärmelkanal – oder doch lieber nach Athen? Wie der Orient-Express die Ostschweiz mit Europa verband, in: St. Galler Tagblatt, 30.11.2024.

55 Kury, Virus der Unsicherheit, S. 406. Der Antisemitismus richtete sich hauptsächlich gegen jüdische Agentinnen und Agenten, die an der Organisation der Rückwanderertransporte beteiligt waren. BAR, E2175#1000/132#167*, Auswanderungsamt, Vermerk, 3.4.1920, S. 1. Zudem geht aus einem Konferenzprotokoll des Militärdepartements hervor, dass die Emigrantinnen und Emigranten (nicht aber die Remigrantinnen und Remigranten), die durch die Schweiz reisten, sich hygienischen Kontrollen unterziehen mussten, was insbesondere bei den orthodoxen Jüdinnen und Juden Protest ausgelöst haben soll. BAR, E2175#1000/132#167*, Militärdepartement, Konferenz in Buchs, 26.6.1920, S. 3.

56 Die Kohle verteuerte sich von 1914 bis 1918 um das Fünffache. Zudem nahm die Qualität in Bezug auf den Brennwert der Kohle im Verlauf des Ersten Weltkrieges deutlich ab. Vgl. Christian Pfister, Frieren, kalt essen und zu Fuss gehen. Die Energiekrise 1917–1919 in der Schweiz, in: Daniel Krämer, Christian Pfister, Daniel Marc Segesser (Hg.), «Woche für Woche neue Preisaufschläge». Nahrungsmittel-, Energie-, und Ressourcenkonflikte in der Schweiz des Ersten Weltkrieges, Basel 2016 (Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte (WSU)), S. 113–132.

57 BAR, E2175#1000/132#167*, Militärdepartement, Mitteilungen über die Konferenz, 30.4.1920, S. 2f.

58 BAR, E2175#1000/132#167*, Militärdepartement, Konferenz, 29.3.1920, S. 1.

könnte dem Kohleverbrauch für den Transport der rund 10'000 polnischen Rückwanderinnen und Rückwanderer entsprochen haben.[59] Wie bereits die Ausführungen zur Grenzsperre im Herbst 1919 zeigten, waren die Schweizerischen Bundesbahnen bereit, die zusätzlichen Kosten zu tragen, um zu verhindern, dass sich die Rückreisenden innerhalb der Schweiz frei bewegen oder langfristig niederlassen konnten. Als Kompensationsmassnahme erhöhte das Militärdepartement die Extragebühren für Kohlenbeschaffung, Verpflegung und Schutz von einem halben auf zehn Dollar. Jede erwachsene Remigrantin und jeder erwachsene Remigrant musste sieben Dollar Kohlentaxen und drei Dollar Militärtaxen zahlen.[60] Diese zusätzlichen Gebühren sollten laut dem Militärdepartement die Kosten der militärischen Eskorte der Schweizerzüge in Richtung Österreich, Polen, Tschechoslowakei oder Jugoslawien decken.[61]

Nebst dieser finanziellen Belastung, die den Remigrantinnen und Remigranten aufgezwungen wurde, waren die Unterkünfte ungenügend ausgestattet. Vertreter von unterschiedlichen Auswanderungsagenturen berichteten dem schweizerischen Auswanderungsamt, dass die Lage in Delle derart prekär war, dass auch schwangere Frauen auf offener Strasse übernachten mussten.[62] Im Juli 1920 schilderte der Eidgenössische Kommissär in Delle, dass die Transitreisenden während den zwei bis drei Nächten ihres Aufenthalts häufig auf den Bahnsteigen des Bahnhofs auf ihren Gepäckstücken schliefen, da keine Unterkünfte zur Verfügung standen.[63] Grund für die unfreiwilligen Aufenthalte in Paris, Delle, Basel und Buchs war, dass sich die Eisenbahnunternehmen auf geregelte Zeiten der Sammeltransporte geeinigt hatten.[64] Ab Mitte Mai 1920 bot die Schweiz Unterkünfte für rund 2'000 Personen, die sich auf der Durchreise befanden. Gemäss dem Eidgenössischen Militärdepartement entsprach diese Zahl ungefähr der Kapazität von zwei Transportzügen. Die Unterkünfte an den einzelnen Schweizer Bahnhöfen waren aber weiterhin stark limitiert und häufig überfüllt.[65] Generell zeigt sich, dass die Unterkünfte in der Schweiz sowohl für die Emigran-

59 BAR, E2175#1000/132#167*, Bericht des Herrn Oberst A. Bodmer, S. 2.

60 BAR, E2175#1000/132#167*, Schreiben an Giuseppe Motta, S. 3.

61 BAR, E2175#1000/132#167*, Militärdepartement, Schreiben betreffend der Re-Emigrantentransporte, 2. 3. 1920, S. 1.

62 BAR, E2175#1000/132#167*, Auswanderungsamt, Zur Rückwanderungsfrage, 20. 9. 1919, S. 1 f.

63 BAR, E2175#1000/132#167*, Eidgenössischer Kommissär, A l'Agence Zwilchenbart, 29. 7. 1920, S. 1.

64 BAR, E2175#1000/132#167*, Auswanderungsamt, Beförderung von Rückwanderern, 17. 11. 1919, S. 3.

65 In Delle – also auf französischem Boden – fanden ab Mai 1920 circa 800 Personen in einem ehemaligen Kloster eine Unterkunft. Zusätzlich dazu stellte die polnische Vertretung in Delle bereits Baracken für etwa 300 Personen auf. In Basel wurde das Emigrantenhaus genutzt, wo im Normalfall 500 bis 600 Personen untergebracht werden konnten. In Buchs SG wurde die Quarantänestation als Unterkunftsort für ungefähr 300 Remigrantinnen und Remigranten oder Emigrantinnen und Emigranten genutzt. Vgl. BAR, E2175#1000/132#167*, Militärdepartement, Erweiterung der Quarantänebaraken (sic) in Buchs, 1. 5. 1920, S. 1.

tinnen und Emigranten als auch für die Remigrantinnen und Remigranten genutzt wurden, was eine Herausforderung in Bezug auf die Hygienevorschriften darstellte. Im Januar 1920 verbrachte eine an Flecktyphus erkrankte polnische Auswanderin 36 Stunden im Emigrantenhaus in Basel, in dem zur gleichen Zeit rund 700 polnische Remigrantinnen und Remigranten untergebracht waren. Im Anschluss an eine Konferenz zwischen der Sektion für Heimtransporte, dem Schweizerischen Gesundheitsamt, dem Sanitätsdepartement Basel-Stadt und dem Polizeidepartement Basel-Stadt veranlasste Oberst Bodmer, dass die zurückreisenden Polinnen und Polen die Schweiz aufgrund des Ansteckungsrisikos schnellstmöglich verlassen mussten.[66] Dr. Aemmer vom Sanitätsdepartement Basel-Stadt berichtete dem Schweizerischen Auswanderungsamt im Anschluss an diesen Vorfall, dass die sanitären Anlagen im Emigrantenhaus Basel derart überlastet waren, dass Fäkalien auf dem Boden der Toiletten und rund um das Emigrantenhaus verteilt lagen. Weiter schrieb er, dass «der oben erwähnte Fleckfieberfall, der in sehr ansteckungsfähigem Zustand in einem solchen Raume mit mehreren hundert, aus Amerika in ihre Heimat zurückkehrende Tschechoslovaken eng zusammengepfercht, übernachtete, […] sehr drastisch die Gefahr solcher Zustände [illustriert]. Dann denke man daran, welch fatale Situation jetzt in der Grippezeit entstehen könnte, wenn explosionsartig unter einer solchen sicher recht empfänglichen Menschenmasse die Influenza ausbrechen würde!»[67] Die Ansteckungsgefahr war bei akuter Überlastung besonders gross, weil die Remigrantinnen und Remigranten genötigt waren, auf den Tischen und Bänken des grossen Saals des Emigrantenhauses in Basel zu übernachten. Den bessergestellten Frauen und den 2.-Klasse-Passagieren wurde gestattet, in einem Hotel zu übernachten.[68]

Das schweizerische Auswanderungsamt, die Auswanderungsagenturen und die Schweizerischen Bundesbahnen waren besonders daran interessiert, die Reisebedingungen für die Ost- und Südosteuropäerinnen und -europäer zu verbessern, um gegenüber den nördlichen und südlichen Alternativrouten konkurrenzfähig zu bleiben. Zu diesem Zweck wurden kostenlose Strohsäcke, Kopfpolster und Decken sowie Kondensmilch, Zwieback und Schokolade für Kranke, Frauen und Kinder abgegeben.[69] Die wirtschaftliche Bedeutung der Transitbeförderung für die Schweizerischen Bundesbahnen, die Post, die Banken, die Gastronomie

66 BAR, E2175#1000/132#167*, Sektion für Heimtransporte, Protokoll der Besprechung, 20.1. 1920, S. 1–4. Zu den medizinischen Grenzkontrollen in der Schweiz und den USA vgl. Barbara Lüthi, «Invading Bodies». Krankheit, Körper, Medizin und die new immigrants zu Beginn des 20. Jahrhunderts in den USA, in: Patrick Kury, Barbara Lüthi, Simon Erlanger, Grenzen setzen. Vom Umgang mit Fremden in der Schweiz und den USA (1890–1950), Köln 2005, S. 117–132.

67 BAR, E2175#1000/132#167*, Sanitätsdepartement Basel-Stadt, Schreiben an das Schweizerische Auswanderungsamt, 5.2.1920, S. 2.

68 BAR, E2175#1000/132#167*, Sektion für Heimtransporte, Schreiben an den Chef des eidg. Auswanderungsamtes, 25.2.1920, S. 4.

69 Vgl. BAR, E2175#1000/132#167*, Schreiben betreffend der Re-Emigrantentransporte, S. 1.

und die Auswandereragenturen darf nicht unterschätzt werden.[70] Nach dem Ersten Weltkrieg betrugen die Bruttoeinnahmen der Schweizerische Bundesbahnen durch die Transitbeförderungen der Remigrantinnen und Remigranten rund eine Million Franken. Diese Zahl stützte sich auf den Transport von rund 48'000 Remigrantinnen und Remigranten von 1919 bis 1920 und wurde mehrheitlich durch die Erhebung von Taxen erzielt.[71] Welche anderen europäischen Transitrouten mit der Schweiz um diese Einnahmen konkurrierten, wird im Folgenden erläutert.

Die europäischen Transitrouten

Wie bereits angedeutet, gab es nebst der Transitroute Frankreich-Schweiz-Österreich zwei weitere Routen, die für die Ost- und Südosteuropäerinnen und -europäer bei ihrer Heimreise in Frage kamen. Auf der südlichen Route wurden die Remigrantinnen und Remigranten von Nord- und Südamerika über die Mittelmeerhäfen – Marseille, Genua, Neapel und Triest – nach Ost- und Südosteuropa befördert. Von Marseille wurden die Remigrantinnen und Remigranten auf dem Netz des französischen Eisenbahnunternehmens Paris-Lyon-Méditerranée über Modane nach Turin geleitet.[72] Diese Route war insbesondere für serbische Staatsangehörige keine Option, da ihnen die Durchreise aus politischen Gründen verwehrt wurde.[73] Die nördliche Route führte über Häfen wie Cherbourg, Boulogne, Le Havre, Antwerpen, Rotterdam, Bremen oder Hamburg durch Deutschland nach Ost- und Südosteuropa. Allerdings waren die Eisenbahnstrecken durch Deutschland und Polen nach dem Kriegsende nur eingeschränkt befahrbar.[74] Aus diesem Grund wurden von 1919 bis 1921 die Reisenden von den nordeuropäischen Häfen via Delle durch die Schweiz befördert.[75] Nach dem Kriegsende waren sich die deutschen Behörden einig, dass die Beförderung von Remigrantinnen und Remigranten die Route über Deutschland wieder populär machen könnte.[76] Allerdings stellte die neue Transitroute durch Deutschland für die Ost- und Südosteuropäerinnen und -europäer im Vergleich zur Route der Vorkriegsjahre einen erheblichen Umweg dar.[77]

70 BAR, E2175#1000132#157*, Auswanderungsamt, An den Chef des schweiz. Politischen Departements, 18. 5. 1914, S. 2 f.

71 BAR, E2175#1000/132#167*, Schreiben an Giuseppe Motta, S. 3.

72 BAR, E2175#1000/132#167*, Auswanderungsamt, Schreiben an die Schweizerischen Bundesbahnen, 16. 9. 1919, S. 1.

73 BAR, E2175#1000/132#167*, Schreiben an Giuseppe Motta, S. 2.

74 Ebd.

75 BAR, E2175#1000/132#167*, Militärdepartement, Personentarifabteilung S.B.B., 26. 6. 1920, S. 1.

76 StAHH, 373–7 I II B III 2, Schreiben von B. Karlsberg an den Minister der Preussischen Eisenbahnen, 27. 2. 1920, S. 1.

77 Im Februar 1920 hielt das deutsche Auswanderungsamt fest, dass die Personen, die nach Ungarn, Rumänien, Serbien, Österreich, Jugoslawien, Böhmen oder in die Tschechoslowakei reisten,

Die Schwierigkeiten beim Transit durch Deutschland führten dazu, dass die Auswanderungsagenturen ihre Kundinnen und Kunden über die Route Frankreich-Schweiz-Österreich leiteten. Das schweizerische Militär übernahm die Züge in Delle oder Basel, führte die geschlossenen Sammeltransporte bis an die Ostgrenze in Buchs SG und eskortierte die Züge bis an den jeweiligen Bestimmungsort im Ausland. Die Tschechinnen und Tschechen wurden bis nach Budweis oder Prag begleitet, die Polinnen und Polen bis nach Oświęcim (Auschwitz), die Slowakinnen und Slowaken bis nach Břeclav (Lundenburg), die Ungarinnen und Ungarn bis nach Budapest, die Jugoslawinnen und Jugoslawen bis nach Maribor (Marburg). Ziel dieser unterschiedlichen Ankunftsorte war, dass die Remigrantinnen und Remigranten bis an ihren Bestimmungsort in schweizerischen Zügen sitzen bleiben konnten und nicht umsteigen mussten.[78] Das Handgepäck trugen die Remigrantinnen und Remigranten während des Transits bei sich.[79] Das grosse Gepäck wurde direkt am Hafen abgefertigt und in plombierten Wagen durch die Schweiz befördert. Das Gepäck der Tschechinnen und Tschechen wurde nach Horní Dvořiště (Oberhaid) transportiert, dasjenige der Jugoslawinnen und Jugoslawen nach Leoben (heutiges Österreich), dasjenige der Slowakinnen und Slowaken sowie Polinnen und Polen nach Břeclav und das restliche Gepäck nach Wien.[80] Dass die Beförderung des Gepäcks nicht jederzeit reibungslos verlief, belegt eine Liste von rund hundert Gepäckstücken, die in Buchs SG liegen geblieben waren.[81] Bereits Anfang des Jahres 1921 stellten verschiedene Auswandereragenturen fest, dass der Rückwandererverkehr wieder vermehrt über die nördlichen und südlichen Transitrouten abgewickelt wurde. Grund dafür waren die hohen Extragebühren, die für den Transit durch die Schweiz anfielen, sowie die strengen Hygienekontrollmassnahmen an der

durch die deutschen Eisenbahnen bis Tetschen (heutiges Tschechien) oder Oderberg (heutiges Deutschland) befördert werden sollen. Die Personen, die nach Polen, Russland oder Litauen reisten, wurden bis Bentschen (heutiges Zbąszyń in Polen) oder bis Posen (heutiges Polen) befördert. Diese Route war insbesondere für die Österreicherinnen und Österreicher umständlich. Vgl. StAHH, 373–7 I II B III 2, Behörde für das Auswandererwesen, Passagierliste, 22.2.1920 und StAHH, 373–7 I II B III 1, Generalkonsulat der Republik Österreich, Schreiben an die Behörde für das Auswanderungswesen, 17.3.1920.

78 BAR, E2175#1000/132#167*, Militärdepartement, Schreiben an die Cunard Line, 26.6.1920, S. 1.

79 Ebd.

80 Ebd.

81 Die Liste umfasst (falls vorhanden) die Versandstation, die Bestimmungsstation, die Art und Anzahl des Gepäcks sowie die Adresse oder das Erkennungszeichen der Inhaberin oder des Inhabers. Die Gepäckstücke waren grösstenteils mit Männernamen gekennzeichnet, was damit zu erklären ist, dass viele verheiratete Ost- und Südosteuropäer temporär nach Nord- und Südamerika auswanderten, dort Geld verdienten und nach einigen Monaten in die Heimat zurückkehrten. Dennoch waren mindestens sechs unterschiedliche Frauennamen als Erkennungszeichen der Koffer angegeben. BAR, E2175#1000/132#167*, Militärdepartement, Schreiben an den Oberbetriebschef der S.B.B., 18.5.1920, S. 1.

Schweizer Grenze.[82] Die unterschiedlichen Interessen der beteiligten Verwaltungsstellen liessen die im Jahr 1919 gewonnene Bedeutung der Transitroute Frankreich-Schweiz-Österreich bereits zwei Jahre später wieder abflachen.

Fazit

Die Analyse der Transitbeförderung von über 67'000 ost- und südosteuropäischen Remigrantinnen und Remigranten durch die Schweiz zwischen 1919 und 1921 erlaubt es, die komplexen Herausforderungen, die durch den rapiden Mobilitätsanstieg nach dem Ersten Weltkrieg entstanden, aus der Perspektive der beteiligten Schweizer Verwaltungsstellen nachzuvollziehen. Die Schweiz wurde Teil einer wichtigen Transitroute durch Europa und die zuständigen Verwaltungsstellen griffen mit der Ein- und Durchführung von Migrationskontrollen aktiv in die Migrationsbewegung der Rückreisenden ein. Die Organisation des Transits durch die Schweiz zeigt exemplarisch, wie sich der Überfremdungs- und Hygienediskurs auf das gesamte Schweizer Migrationsregime auswirkte. Während sich die Schweizerischen Bundesbahnen, das Auswanderungsamt und die Auswanderungsagenturen aus wirtschaftlichen und humanitären Interessen für die Aufrechterhaltung der Route Frankreich-Schweiz-Österreich einsetzten, nahm der Einfluss der Zentralstelle für Fremdenpolizei und des Grenzsanitätsdienstes innerhalb der Schweizer Verwaltung stark zu. Die beiden letztgenannten Verwaltungsstellen setzten sich für strikte Migrationskontrollen und hohe Extragebühren ein, weshalb die Transitroute durch die Schweiz bereits 1921 wieder an Bedeutung verlor.

Amélie Jaggi, Universität Bern, Unitobler, Muesmattstrasse, 3012 Bern,
amelie.jaggi@unibe.ch, ORCID: 0009-0009-6354-1211

82 BAR, E2175#1000/132#167*, Auswanderungsamt, Zusammenkunft von Vertretern des Grenzsanitätsdienstes u. a., 16. 3. 1921, S. 3.