



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

## **Digitale Sammlungen**

### **George Whiteland's belehrender Rathgeber für Deutsche Auswanderer über Bremen nach den Vereinigten Staaten von Amerika**

**Whiteland, George**

**Bremen, 1868**

**urn:nbn:de:gbv:46:1-12116**



George Whiteland's  
**belehrender Rathgeber**  
für  
Deutsche Auswanderer  
über  
**Bremen**  
nach den  
Vereinigten Staaten von Amerika.  
Zweite Auflage.  
Preis: 2/4 Sgr.  
Bremen 1868.  
Buchdruckerei von C. Hilgerloh.

Brem. d. 145 N<sup>o</sup> 13.

George Whiteland's

belehrender Rathgeber

für

Deutsche Auswanderer

über

Bremen

nach den


Vereinigten Staaten von Amerika.

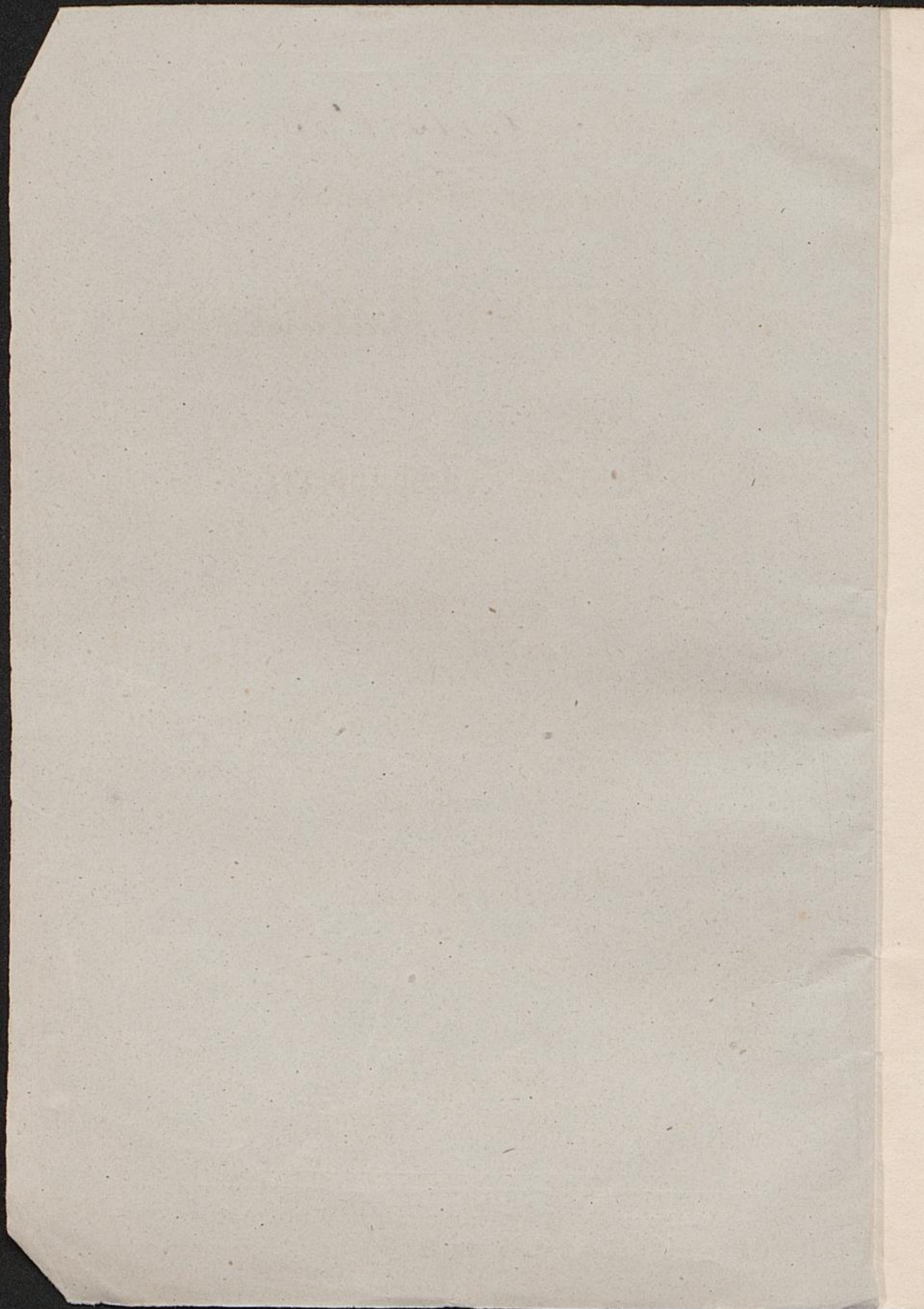
Preis: 2 $\frac{1}{2}$  Sgr.

Bremen 1868.

Buchdruckerei von C. Hilgerloh.



 Aufträge auf diese Schrift nimmt entgegen: Carl Regeler in Bremen.  
— Bei Parthien wird Rabatt bewilligt.



George Whiteland's  
belehrender Rathgeber

für

Deutsche Auswanderer

über

Bremen

nach den

Vereinigten Staaten von Amerika.

Zweite Auflage.

Preis: 2½ Sgr.

Bremen 1868.

Buchdruckerei von C. Hilgerloh.

George S. Hill's

Belcher's

Deutsche

Waren

Verzeichnis

Verzeichnis

Preis

Strom

Verzeichnis

Er. Excellenz

Herrn Graf Otto von Bismarck-Schönhausen

Bundes-Kanzler

der Norddeutschen Bundes-Staaten

ehrfurchtsvoll gewidmet

vom

Verfasser.

Dr. G. G. G.

Die Geschichte der Stadt

von G. G. G.

der Stadt G. G. G.

Verlag G. G. G.

von

G. G. G.

## Vorrede.

---

Obwohl bereits viele Broschüren und Bücher über Auswanderung im Allgemeinen, als auch insbesondere rathgebende Schriften herausgegeben wurden, so habe ich mir doch nicht versagen können, nochmal dieses Thema möglichst gründlich, in kurzer leicht faßlicher und verständlicher Form zu behandeln, dem Auswanderer als gewissenhafter Führer zur Seite stehend, und zwar von dem Augenblicke an, wo dessen Entschluß zur Auswanderung gereift ist bis dahin wo er den Fuß in die neue Heimath setzend, im Begriff steht sich eine neue Zukunft und Existenz zu schaffen.

Ich habe grundsätzlich alles vermieden was entweder überflüssig ist, oder dazu beitragen könnte der freien Handlungsweise hemmend entgegen zu treten, oder gar irrigen Ansichten, welche sich manchmal der Auswanderungslustige über Amerika bildete, Vorschub zu leisten. Dahin würden unter anderen die nicht immer zutreffenden Fahrpreise der Eisenbahnen und Dampfschiffe, so wie vorzugsweise der Tarif der Arbeitslöhne zu rechnen sein, welche letztere oft dem Auswanderer als Lockspeise hingestellt werden.

Und somit möge denn diese kleine Schrift zu Nutz und Frommen jedes Auswanderers seine Wanderung antreten.

Bremen, im Februar 1868.

Der Verfasser.

# Vertrieb

Zunächst betrifft diese Vertheilung und Vertrieb über die  
Veränderung im Allgemeinen, als auch insbesondere insbesondere  
Beschleunigung herbeizuführen werden, so habe ich mir doch nicht  
verfassen können, nochmal dieses Thema möglichst gründlich  
in kurzer leicht fasslicher und verständlicher Form zu be-  
handeln, dem Leser aber als gewöhnlicher Leser zur  
Zeit stehend, und zwar von dem Augenblicke an, wo dessen  
Entschluß zur Veränderung gerathen ist bis dahin wo er den  
Kauf in die neue Form gebracht, im Vertheil steht sich eine  
neue Zukunft und Existenz zu schaffen.

Ich habe grundsätzlich alles vermieden was einander  
überflüssig ist, aber dazu beitragen könnte der freien Hand-  
lungstheorie beizubringen in letzter oder der irigen Ein-  
sichten, welche sich manchmal der Leser vor Augen stellen über  
Kleinere kleine Vertheilung zu leisten. Dabei werden unter  
anderen die nicht immer zureichenden Vertheilung der Vertheil-  
behalten und Vertheilung, so wie vorzugsweise der Vertheil  
der Vertheilung zu rechnen sein, welche letztere oft dem  
Veränderer als Vertheilung hingestellt werden.

Das kommt mir denn diese kleine Schrift zu Hand und  
kommen jedes Veränderer seine Veränderung anzustellen.  
Bremen, im Februar 1868.  
Der Vertheiler.

### Ueber Auswanderung im Allgemeinen.

Betrachten wir die Menschen- oder Völker-Wanderungen früherer Jahrtausende, so lassen sich die Ursachen derselben nur zum Theil nachweisen. Dieser Fall tritt ein, wenn ganze Volksstämme durch verheerende Seuchen, Hungersnoth oder feindliche Einfälle und Uebervölkerung gezwungen wurden, ihre bisherigen Wohnsitze zu verlassen und sich andere zu suchen. Der bei weitem größere Theil läßt sich nur durch den plötzlich erwachten Abentheurerdrang Einzelner erklären, welche ganze Volksmassen für solche Züge zu begeistern verstanden und entweder friedliche Colonisationen oder verheerende Eroberungskriege im Gefolge hatten.

Wir haben nun darin den Beweis, daß der Drang seine Heimath zu verlassen um sich eine neue zu suchen, vor Jahrtausenden schon seine begründete Ursache in der Nothwendigkeit oder in der Lust zum Abentheuerlichen hatte. So wie ein stehendes Wasser, ohne Ab- und Zufluß unbedingt verderben und die Atmosphäre verpesten würde, so auch die Völker! Auch sie würden ohne Ab- und Zuströmungen in ihrer Culturentwicklung versumpfen und zu Grunde gehen. Erklärt man sich von diesem Gesicht-

punkte aus die Erscheinungen auf dem Gebiete der Auswanderung, so tritt dennoch unwillkürlich an uns die Frage heran:

### **Giebt es Mittel, die Auswanderung aus Deutschland zu hemmen?**

und diese Frage müssen wir entschieden mit Nein! beantworten. Vom volkswirthschaftlichen und finanziellen Standpunkte aus ist es selbstverständlich ein bedeutender Verlust an Arbeitskraft und Capital, der dem deutschen Vaterlande jährlich durch die Auswanderung zugefügt wird, und gerade dieser Abfluß wurde bislang noch nicht in dem Grade wieder ersetzt, wie man solches wünschen möchte. Aber der Kosmopolit erblickt in dem Allen nur den ewigen Strom, der regelmäßig, direkt oder indirekt seinem Laufe folgt und wie Ebbe und Fluth wechselt. Wir erblicken darin die dem Germanischen Stamme mehr und mehr zufallende civilisatorische Bestimmung, und er wird seinen Kreislauf vollenden, wenn der Deutsche sich selbst trenn bleibt, und auch fern von der alten Heimath nicht vergißt, daß er für seine Sprachen und Sitten, für deutsche Bildung und Gelehrsamkeit einzutreten hat, ohne sich gegen einzelne Vorzüge des Anglo-Amerikaners zu verschließen. Aber es ist auch noch eins, was den Deutschen ausnahmsweise zum Antritt dieser Sendung befähigt! Er allein vor allen Volksstämmen ist vorzugsweise im Stande sich ohne Nachtheil für seine Fortentwicklung fast jedem Klima anzupassen, dem Eise wie der Tropensonne zu trotzen und den Kampf mit der Natur aufzunehmen. Mit erstaunenswerther Zähigkeit führte er bislang diesen Kampf und wenn noch Jahrtausende verfließen mögen, bevor er seine Aufgabe

vollenden kann, er wird sie erfüllen, um vom Schauplatze abtretend, einem andern Volke Platz zu machen.

Wenn Amerika zur Zeit noch nicht einräumen mag, daß es zum großen Theile seine heutige Machtstellung dem deutschen Elemente verdankt, so soll doch der deutsche Auswanderer auch im neuen Vaterlande durch strenge Rechtlichkeit, Thätigkeit und Mäßigkeit sich, und in sich seinem Stamme und seiner alten Heimath Achtung zu erringen wissen.

Daß die Auswanderung für Deutschland noch einmal gefährliche Ausdehnungen annehmen werde, ist nicht zu befürchten, wird vielmehr durch die politische Umgestaltung der letzten Jahre zur Unwahrscheinlichkeit. Um jedoch die Auswanderung sowohl für die künftige wie auch für die alte Heimath civilisatorisch und volkswirthschaftlich noch mehr nutzbar zu machen, sollte man trachten, dieselbe zwanglos in möglichst correcte Bahnen zu lenken. Auf diesen Gegenstand aber specieller einzugehen, würde einmal dem direkten Zwecke dieses Buches nicht entsprechen, überdies demselben eine zu große Ausdehnung geben, weshalb wir eine Abhandlung darüber einer späteren Zeit vorbehalten, und wollen wir nunmehr zunächst die Frage erörtern:

### „Wer soll und kann überhaupt auswandern?“

Da ist es dann zunächst nothwendig, daß jeder Auswanderer sich genau mit den dieserhalb von der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika erlassenen Gesetzen bekannt macht, welche insbesondere bestimmen, daß: Kranke und Personen, welche sich nicht selbst ernähren können, wohin zunächst: Krüppel, — Taubstumme, Blödsinnige, Blinde, Lahme, Mondsüchtige,

mit Epilepsie Behaftete, — falls solche nicht einer bemittelten, cautionsfähigen Familie angehören; ferner: alleinstehende Kinder unter 13 Jahren, schwangere Frauenzimmer oder Frauen mit Kindern ohne Mann gerechnet werden, nicht in Amerikanischen Häfen gelandet werden dürfen, wenn sie nicht entweder eine genügende Bürgschaft, welche unter gewöhnlichen Fällen ca. \$ 300 — beträgt, stellen können, oder aber einen eidlich erhärteten, vor einem öffentlichen Notar in Amerika aufgenommenen Nachweis beibringen, daß sie Verwandte, Eltern oder Männer haben, welche in Amerika ansäßig und im Stande und bereit sind, ihre Versorgung zu übernehmen, und daß die betreffenden Auswanderer außerdem das nöthige Reise- und Zehr-Geld besitzen, um an den Ort, wo ihre Verwandten oder dergl. wohnen, gelangen zu können.

Alle Personen, welche als in diese Kategorie gehörend, zu betrachten sind, und sich die vorerwähnten gesetzlichen Nachweise nicht verschafften oder verschaffen können, müssen von vorne herein

dem Plane auszuwandern, entsagen; sollten sie trotzdem versuchen den Schiffs-Expedienten oder dessen Agenten zu täuschen, oder später den Schiffs-Kapitain zu hintergehen, so haben sie alle Folgen und Kosten, welche durch ihren Rücktransport entstehen, ebenso den Verlust ihres gezahlten Passagegeldes lediglich selbst zu tragen.

Mit ansteckenden Krankheiten behaftete so wie gefährlich erkrankte Personen, oder Verbrecher welche zum Zwecke ihrer Auswanderung aus Gefängnissen oder Zuchthäusern entlassen wurden, dürfen überall nicht, bei schweren gesetzlichen Folgen, befördert werden.

Wer nun vorstehenden Gesetzen nicht verfällt, soll, falls die Lust zum Auswandern an ihn herantritt, sich gründlichst prüfen, und einen manchmal übereilten Entschluß nochmal — wie man zu sagen pflegt — beschlafen. Er soll sich weder zureden noch abreden lassen, sondern sobald der Plan zur Reise gediehen, sich mit klarem Bewußtsein diesem seinem Vorsatze hingeben, und zunächst seine dortigen Verhältnisse so rasch und glatt wie möglich ordnen. Man verschiebe nichts auf den letzten Augenblick, und nehme unter Anderm in erster Reihe auf die etwa zur Auswanderung erforderlichen Papiere, als: Paß oder Auswanderungs-Consens und Geburtscheine Bedacht.

Alsdann ist nunmehr in ernste Erwägung zu ziehen:

**„In welchem Seehafen soll ich mich einschiffen?“**

Es ist dies immerhin für Jemand, der mit den Verhältnissen der Seepläze, mit den Einrichtungen der See-Schiffe, mit der Art und Weise der Schiffs-Beföstigung und dergleichen mehr nicht bekannt ist, entschieden nächst dem demnächstigen Reiseziel die wichtigste Frage. Sie ist nicht allein die wichtigste für den Augenblick, sondern auch von größter Tragweite für die Zukunft.

Jedem deutschen Auswanderer ist nun in mehr als einer Hinsicht von der Einschiffung in ausländischen Häfen als da sind: Havre, Antwerpen, Rotterdam, Lon-

don, Liverpool u. a. m. abzurathen, und auf das Allerentschiedenste davor zu warnen, und zwar:

Rad 1. weil derselbe durchschnittlich mit der Sprache unbeschäftigt ist, und mit den Geldverhältnissen nicht vertraut ist, und aus dem Grunde schon manchen Prellereien sich aussetzt, ohne den Schutz der Gesetze dafür anrufen zu können, gegen die ihn in Deutschen Einschiffungshäfen, außer der Vorsorge der einschlägigen Auswanderungsbehörden, schon das Verständniß der Sprache und eine größere Vertrautheit mit den heimathlichen Verhältnissen schützt.

Rad 2. Ist der deutsche Auswanderer in Französischen, Belgischen, Holländischen und Englischen Häfen gemeinlich rohen und vorzugsweise brutalen Behandlungen ausgesetzt, und zwar nicht allein vor seiner Einschiffung, sondern hauptsächlich während der Seereise. Außerdem werden von Liverpool ja in der Mehrzahl Irländer befördert, und diese Nation resp. die auswandernde Klasse derselben ist sowohl in England selbst, wie auch in Amerika, als die durchschnittlich auf der niedrigsten Stufe stehende verschrieen, und sowohl zur Trunksucht, wie auch zu Excessen aller Art vorzugsweise geneigt. Ebenso besteht durchschnittlich die Besatzung der fremden Schiffe aus den rohesten Schichten der Bevölkerung, und steht auf der Bildungsstufe oft 50 pCt. hinter der Besatzung Deutscher Schiffe zurück. Mögen einzelne Gesetze der Englischen Regierung scheinbar vollständig hinreichend zum Schutze der Auswanderer erscheinen, auf See fehlt oft die

Macht zur Ausführung derselben. Dasselbe gilt auch zum Theil für viele der Amerikanischen Gesetze, doch darauf komme vielleicht später an anderer Stelle zurück.

ad 3. Ist die Beföstigung in ausländischen Häfen und noch mehr die Schiffsbeföstigung nie den deutschen Gewohnheiten so angepaßt, wie diejenige welche in Deutschen Häfen üblich, und auf Deutschen Auswanderer-Schiffen gesetzlich vorgeschrieben ist. Und gerade dieses trägt, neben den sanitätsseitigen Vorschriften im Wesentlichen das Meiste zur Erhaltung eines guten Gesundheitszustandes während der Seereise bei. Die Erklärung dafür liegt auf der Hand, wenn man nur bedenkt, daß schon auf dem Lande eine plötzliche Veränderung der Lebensweise vorübergehende Störungen der Verdauungsorgane zur Folge zu haben pflegt; noch mehr wirkt dies an Bord eines Schiffes wo der Appetit allerdings durch den scharfen Luftreiz erhöht wird, dagegen dem an anstrengende Thätigkeit gewöhnten Körper nicht Gelegenheit zum entsprechenden Stoffwechsel geboten wird.

ad 4. Sind nun gleichwohl die direkten Vorzüge der deutschen Einschiffungs-Häfen und deutscher Schiffe und Mannschaft bei streng wahrheitsgetreuer und ruhiger Darlegung ihrer Vortheile so sehr in die Augen springend, daß sie jedem Denkenden einleuchten müssen, so treten auch noch andere Faktoren dafür auf. Schon die Sympathien, welche man willenslos dem Vaterlande bewahrt, sollten jeden deutschen Auswanderer bestimmen, keinen außer-

deutschen Hafen zu seiner Einschiffung zu wählen, und durch wen wird in der Regel der unerfahrene, leichtgläubige Auswanderer zur Wahl eines außerdeutschen Hafens bestimmt? Häufig einzig und allein durch gewissenlose Agenten und Unternehmer, deren schändliche Gewinnsucht die Hauptrolle bei solchen Vermittlungen spielt. Außerdem sprechen für die Wahl eines deutschen Seehafens das National-Gefühl, was jeder Auswanderer, trotzdem er im Begriff steht, seine alte Heimath zu verlassen, sich ungeschmälert bewahren muß, so wie die handels- und volkswirtschaftlichen Interessen unseres gemeinsamen Vaterlandes.

Sind wir somit nun der Zweifel: „außerdeutsch“ oder „Deutsch“, überhoben und haben uns für letztere Häfen erklärt, so bleibt zur Zeit nur noch die Wahl, ob über Hamburg oder

### über Bremen

die Reise-Route zu wählen sei. Der Titel unserer Broschüre besagt nun aber, daß solche speciell für die über Bremen reisenden Auswanderer bestimmt ist, weshalb wir uns auch nur mit den Vorzügen und Gesetzen Bremens in dieser Richtung zu befassen haben, ohne aus Sonderinteresse oder kleinlicher Eifersüchtelei auf die Verhältnisse der Schwesterstadt einzugehen.

Ist also nun der Auswanderer entschlossen, seine Reise über Bremen zu machen, so thut er am besten, sich behufs seiner Seereise zeitig an ein hiesiges Schiffs-Expeditions-Haus oder an deren concessionirte Agenten im In-

lande zu wenden, und hat als richtigsten Anhaltspunkt bei dieser Wahl, entweder seinem persönlichen Vertrauen oder den Rathschlägen etwaiger Verwandten oder Bekannten, welche bereits vor ihm die Reise machten, zu folgen. Hat der Auswanderer diese, nur scheinbar schwierige Wahl getroffen, und seinen Contract möglichst zeitig durch Zahlung des betreffenden Handgeldes abgeschlossen, so schreite er unverzüglich zur endgültigen Abwicklung seiner noch schwebenden diesseitigen Angelegenheiten, und im Fall dieselben zu verwickelter Art sind, oder ihm durch übereilte Erledigung derselben empfindliche Nachtheile treffen könnten, beauftrage er mit der Regulirung einen zuverlässigen, mit den Rechtsverhältnissen vertrauten Mann, mit dem er auch späterhin in schriftlichem Verkehr bleiben kann, so wie er überhaupt zu beachten hat, daß seine heimathlichen Verbindungen nie ganz gelockert werden. Es ist dieses entschieden von unberechenbarer Wichtigkeit für die Zukunft.

Hat nun soweit Alles seinen endgültigen Abschluß gefunden, so tritt die Frage:

### **Der persönlichen Bedürfnisse und des Gepäcks für die Seereise**

in erste Reihe. Hier ist nun allerdings Vieles zu beachten, wobei gerade der, welcher bislang wenig von seinem Heimath-Orte entfernt war, die meisten Klippen zu unsteuern hat, und gilt es jetzt für Manchen die ersten Studien im Praktischen — denn ohne diese wird er sich und seiner neuen Heimath von wenig Nutzen sein — zu machen, indem er zunächst damit beginnt, sich aller für die Reise überflüssigen Gegenstände, als da sind: Hausgeräthe und Möbeln

(Gegenstände an die er manchmal mit einer verzeihlichen Pietät hängt), Sachen welche viel Räume wegnehmen, ohne dabei einen praktischen Nutzen zu vertreten, überhaupt aller solcher Objecte sich zu entledigen, und zu einem möglichst guten Preise zu verwerthen, von denen er vorauszusetzen hat, daß sie ihm belästigend oder hindernd bei seiner Reise in den Weg treten, und durch Ueberfracht und dergleichen späterhin Kosten verursachen, zu denen der Werth derselben in keinem Verhältnisse steht. Mitzunehmen braucht der Auswanderer nur: Wäsche und nicht zu viel Kleidungsstücke und Fußzeug, einige gute belehrende Bücher; Familien mit vielen Kindern können auch einige Betten mitnehmen. Letztere sind aber nicht auf der Reise in Gebrauch zu nehmen, indem dieselben dann gewöhnlich verunreinigt werden. Will er dazu noch etwas von seinen in der Heimath erzeugten haltbaren Eßwaaren, als: getrocknetes Obst, Wurst u. dgl. legen, so mag er es thun, nur stets in erster Reihe bedenkend, daß viel Gepäck auf der Reise schwerfällig macht, und unumgänglich Geldauslagen herbei führt, die durchaus nutzlos sind. Die Anschaffungen für die Seereise, als: Matratze oder Strohsack, Eß-, Trink-, Wasch-Geschirr u. w., wollene Decken u. s. w. macht der Auswanderer durchschnittlich am passendsten und den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend zu festen Taxen am Orte der Einschiffung (Bremen), und erspart sich dadurch den Transport nach hier. Messer, Gabel, Löffel, Handtücher, Seife u. dgl. Kleinigkeiten, kann er, weil diese Gegenstände doch auf der Reise unentbehrlich sind und wenig Raum wegnehmen, leicht mit von Haus bringen. Die Reise-Effecten werden am sichersten und vortheilhaftesten in

Kisten ohne hervorstehende Ecken oder außerhalb der Kiste angebrachte Leisten, verpackt und mit einem inwendig befestigten guten Schlosse — also mit keinem Hängschlosse — versehen. Die gesetzliche, das Freimaß bedingende Größe einer solchen Kiste kann 20 Cubiffuß betragen, und mißt dieselbe dann in der Länge ca. 3 Fuß, in der Höhe ebenfalls ca. 3 Fuß und in der Breite ca.  $2\frac{1}{4}$  Fuß; Kinder haben die Hälfte frei. Stets thut man aber am besten, und nimmt mehre kleine als einzelne große Kisten. Der Transport der letzteren ist schwieriger, und in Folge dessen werden leicht Beschädigungen vorkommen. Auf Dampfschiffen wird die Ueberfracht genau berechnet, während auf Segelschiffen für gewöhnlich nur Ueberfracht berechnet wird, wenn solche bedeutend austrägt. Nachdem soweit das Nöthige vorbereitet, die Sachen geordnet und gepackt sind, unterrichte sich der Reisende über die passendste Zeit seiner Abreise, und zieht derselbe die sichersten Erkundigungen darüber entweder bei seinem Agenten, falls solcher schon genügend orientirt ist, oder aber auf den nächsten Abfahrts-Stationen der Eisenbahn eventuell Dampfschiffe ein; da auf den meisten Eisenbahnen oder Dampfschiffen der Auswanderer, falls er sich durch Consens oder Paß genügend als solcher legitimirt, eine Ermäßigung im Fahrpreise genießt, so kann er darüber gleichzeitig sich unterrichten, und muß hauptsächlich auch beachten, daß er zeitig genug abreist, um seine Angelegenheiten in Bremen vor Antritt der Seereise noch mit Muße ordnen zu können, und nicht zu spät zur Abfahrt des Seeschiffes einzutreffen, wogegen ihm zu frühzeitige Ankunft in Bremen nur unnöthige Geldauslagen machen würden.

Eisenbahnen und Dampfschiffe, welche dem Auswanderer eine Ermäßigung im Fahrpreise nach Bremen geben, bewilligen ebenfalls ein höheres Frei-Gewicht für deren Gepäck. Eisenbahnen geben dann in der Regel 100 Pfund, Dampfschiffe 200 Pfund frei.

Bei seiner

### Abreise von der Heimath

versäume der Auswanderer nicht, vorher das Geld, welches er zur Reise nach Bremen glaubt gebrauchen zu müssen, allein zu stecken, dagegen sein übriges Vermögen, einschließlich des Ueberfahrts-Geldes für das Seeschiff — ob viel ob wenig ist einerlei — wohlverwahrt am Körper zu tragen, und solches nie zwischen seinen Reiseeffekten im Koffer oder Kiste mit zu verpacken. Er lasse sich zu Hause auch nicht auf Umwechslung seines Geldes gegen andere Münzsorten oder Amerikanisches Geld ein, weil er durchschnittlich in einem Seeplatze einen bessern Cours bekommen wird. Nur an Scheidemünze und Kupfergeld würde sich hier ein Verlust herausstellen.

Den letzten Abschied von Freunden und Verwandten mache der Reisende kurz; ist derselbe erfolgt und er im Begriff seinen Fuß zur Abreise anzusetzen, dann breche er mit der eigenen Vergangenheit, widme sich ausschließlich dem Zwecke seiner Reise und gebe sich demselben mit vollem Ernste hin. Kann der Reisende es irgend vermeiden, Aufträge von seinen Bekannten an deren in Amerika lebenden Verwandte oder Bekannte zu übernehmen, so thue er solches. Einmal weiß er nicht, ob er im Stande sein wird, dieselben prompt auszuführen, zweitens könnten der-

artige Aufträge ihm manchmal hindernd in den Weg treten; wenn er nun im ersteren Falle seinem Versprechen nicht nachgekommen, könnte solches leicht zur Schädigung des einen oder andern Theiles führen, im zweiten Fall würde er aber manchmal um unbedeutender Kleinigkeiten willen, seinem eigenen Interesse schaden.

Neue Gegenstände, Waaren u. s. w., welche durchschnittlich einem sehr hohen Eingangszoll in den Vereinigten Staaten unterliegen, für Andere mitzunehmen, ist Jedem entschieden abzurathen; für sich selbst muß er solche nicht zwischen seinen Kleidungsstücken verpacken, um dadurch die Behörden zu täuschen und vielleicht Schiff und Ladung in große Unkosten und Schaden zu bringen, sondern neue Gegenstände, vorzugsweise Waaren allein in Kisten, oder ist der Gegenstand nur gering, separat in seiner Kiste mit verpacken und solche gewissenhaft zur Revision der Zollbehörde stellen. Auf der Reise

### nach Bremen

enthalte sich der Auswanderer jeder Unmäßigkeit oder Ausschweifung, indem deren Folgen sich oft erst später auf dem Seeschiffe zeigen, und achte bei etwaigen Umladungen sorgfältig stets auf sein Reisegepäck, so wie er auch den Gepäckschein oder Frachtbrief und sein Fahrbillet vorsichtig so zu verwahren hat, daß es jederzeit zur Hand ist. Hat nun der Auswanderer glücklich seine Reise bis Bremen vollendet, dann thut er am Besten sich zunächst in den ihm etwa empfohlenen Gasthof zu begeben. Hat er aber keine derartige Empfehlung, so wende er sich an

**das Nachweisungs-Bureau für Auswanderer,**  
 von welchem zu jeder Zeit bei Ankunft der Eisenbahn-Züge  
 oder Dampfschiffe Beamte anwesend sein müssen, und lasse  
 sich von diesen einen Gasthof nachweisen. Sowohl zur Nach-  
 weisung eines solchen, so wie zur Ertheilung der vom Aus-  
 wanderer zu wünschenden anderweiten Auskunft, sind die  
 Beamten unentgeltlich verpflichtet. Das Reisegepäck kann  
 inzwischen ruhig auf dem Bahnhofe stehen bleiben, nur ist  
 vor Allem darauf zu achten, daß der Gepäckschein nicht ver-  
 loren geht. Außerdem ist es nothwendig, wenn solches nicht  
 schon von Haus aus geschehen ist, nunmehr bevor die Kisten  
 u. s. w. ins Schiff verladen werden, solche mit dem Namen  
 des Eigenthümers zu versehen. Möglichst bald nach erfolgter  
 Ankunft in Bremen, begeben sich der Auswanderer zum Comptoir  
 des betreffenden Schiffs- und Passagier-Expediten, um dem-  
 selben zunächst seine Ankunft in Bremen zu melden und  
 seine Rest-Passage zu bezahlen, und befolge streng dessen Instruk-  
 tionen in Betreff der Verladung seines Gepäcks, so wie in  
 Bezug auf seine eigene Einschiffung. Ueber beides wird ihm  
 eine gedruckte Anweisung ertheilt, ebenfalls das Passage-  
 Billet zur Aufnahme ins Seeschiff als Legitimation dienend,  
 ausgefertigt. In Bremen hat nun der Auswanderer beim  
 Umwechseln seines Geldes schon Gelegenheit, sich vorläufig  
 mit dem Amerikanischen Münz-System (nach dem Decimal-  
 oder Zehntel-Fuß) bekannt zu machen, indem 1 Amerika-  
 nischer Dollar (\$) 100 Cents hat. Die direkten Unter-  
 abtheilungen des Dollars sind:

$$\begin{aligned} \frac{1}{2} \$ &= 50 \text{ c}, & \frac{1}{4} \$ &= 25 \text{ c}, & \frac{1}{10} \$ &= 10 \text{ c}, \\ \frac{1}{20} \$ &= 5 \text{ c}, & \frac{1}{100} \$ &= 1 \text{ c}. \end{aligned}$$

Immerhin mag der Auswanderer mit frohem Muth die seine Reise über den Ocean antreten, nur enthalte er sich jeder Unmäßigkeit und Ausschweifung vor Antritt der Reise. Wenngleich er wohl zur Stunde manchmal nicht zu berechnen vermag, von welchen Folgen oft ein einziger Erkrankungsfall für sämtliche Passagiere sein kann, so darf man doch Niemandem verhehlen, daß vorzugsweise Unmäßigkeit im Essen und Trinken bei sonst harmlosen Erkrankungen, denselben einen ernstern Charakter verleihen können, bei ansteckenden Krankheiten dagegen der Unmäßige und Böller am ersten mit ergriffen und hingerafft wird. Sind vielleicht Manchem solche Vorschriften unbequem und störend, einerlei — er soll und muß darauf aufmerksam gemacht werden, schon um der Pflichten willen, die er seinen Mitreisenden gegenüber zu erfüllen hat, und jeder Einzelne für sich muß und soll zum Wohle des Ganzen beitragen.

Hat nun der Auswanderer das Nöthige an Bedürfnissen für die Reise noch besorgt und die Einschiffung oder Verladung seiner Reise-Effekten selbst mit überwacht — denn ohne oft unbegründetem Mißtrauen sich hinzugeben, muß doch von jetzt an der Auswanderer sich besleißigen auf eigenen Füßen zu stehen, und nicht da Dienstleistungen beanspruchen, wo er selbst im Stande ist, solche zu verrichten — so rückt die Stunde der Einschiffung heran, und ist ihm strenge die genaue Einhaltung der vorschriftsmäßigen Abfahrt anzuempfehlen. Die Fahrt der Eisenbahn bis an Bord der Seeschiffe, welche gewöhnlich in Bremerhaven oder im Geestemünder Hafen liegen, dauert ca.  $1\frac{3}{4}$  Stunde und ist die Einrichtung so getroffen, daß durchgängig die sofort

tige Aufnahme der Auswanderer auf dem Seeschiffe selbst erfolgt, weshalb wir nun zum

### **Verhalten an Bord des Seeschiffes während der Reise**

übergehen, und demselben die gebührende Aufmerksamkeit zuwenden wollen. Von dem Augenblicke an, wo der Passagier das Seeschiff besteigt, hat sich derselbe in allen Theilen den gesetzlichen Verordnungen, wie dieselben auf dem Schiffe herrschen zu fügen und den Bestimmungen des Schiffskapitäns oder seiner Steuerleute (Offiziere) pünktlichst Folge zu leisten. Die nächste Unannehmlichkeit welche der Auswanderer beim Betreten des Seeschiffes zu bestehen hat ist die, daß er erst seine Schlafstelle (Koje) in Besitz genommen; wengleich dieselben durchschnittlich vom Steuermann angewiesen werden, so will doch immer der Eine vor dem Andern der Erste sein, und entstehen dadurch Reibereien und Stockungen welche jeder Auswanderer aus Achtung vor sich selbst vermeiden sollte. Der Platz muß für ihn vorhanden sein, dafür hat er als Bürgschaft das Passagebillet. Nach einigem Warten lichten sich aber rasch die Reihen, bald ist auch der letzte placirt und nun beginnt Jeder sich seine Einrichtungen so angenehm wie möglich zu machen. Nachbarliche freundliche Beziehungen werden angeknüpft, und bald kömmt die eine oder die andere Mahlzeit heran, und die Schiffsbeköstigung beginnt.

Abermals findet dasselbe Gedränge aus gleichen Ursachen wie beim Besteigen des Schiffes statt, aber auch das regelt sich bald, indem das Schiff aus dem Hafen legt, um wenn es ein Dampfschiff ist sofort loszudampfen in See,

oder aber ist es ein Segelschiff vermittelt der Segel (bei conträrem Winde durch Hülfe eines Schleppdampfschiffes) in See zu gehen. Während der Zeit beginnt die Zählung und und der Namens-Anruf der Passagiere, und jeder hat sich durch Abgabe seines Passage-Billets als an Bord des Seeschiffes gehörend, auszuweisen. Wer nicht an Bord gehört, oder sich hat einschleichen wollen, wird an Land zurück befördert und gehört er zur Klasse der Letzteren, außerdem nach den Gesetzen bestraft. Ist die Revision erfolgt, dann ordnet sich rasch das Verhältniß an Bord des Seeschiffes, die Mahlzeiten werden nach bestimmt geregelter Ordnung eingetheilt und nun beginnt eine Art Schlaraffenleben. Dem Einflusse dieses Nichtsthuns suche nun jeder kräftig entgegenzutreten, und zwar dadurch daß er seine Zeit bestimmt eintheilend, dieselbe zum Theil zu irgend einer nützlichen Beschäftigung, theils ohne Rücksicht auf Wind und Wetter zu Bewegungen auf dem Verdecke verwende.

Aber das Land beginnt immer weiter zurückzuweichen, die Bewegungen des Schiffes werden immer stärker und bei vielen, oft den Meisten äußern sich die Vorboten der Seefrankheit. Die Erscheinungen derselben sind folgende: Es tritt durch die vermehrte Bewegung des Schiffes (ähnlich wie beim Schaukeln) eine eigenthümliche Wallung des Blutes ein, womit Andrang desselben zum Gehirn und Schwindel verbunden ist, und wozu sich später eine unbezwingliche Uebelkeit gesellt. Auf diesen Punkte angelangt, lasse man der Natur ihren freien Lauf, und hüte sich vor Allem sogleich seine Schlafstelle aufzusuchen. Man halte sich wo möglich immer noch auf dem Verdecke auf, und zahle ruhig der

Natur ihren Tribut, jedoch begeben man sich beim Erbrechen stets an die Seite des Schiffes welche am niedrigsten liegt. Vorzugsweise ist in diesem Zustande das weibliche Geschlecht viel zu schwach gegen sich und statt dem allerdings oft scharfen Luftzuge auf dem Verdecke Troß zu bieten, verfügen sie sich nur zu gerne in ihre Schlafstellen. Wir müssen entschieden davor warnen, denn nicht allein, daß ihrer dort keine Erleichterung wartet, nein sie werden durch den manchmal zu Anfang sich entwickelnden Dunst im Zwischendeck oder 2. Cajüte nur noch kränker, und tragen die Auswürfe Seekrankter oft viel dazu bei, auch Andere krank zu machen. Dieses Unwohlsein hält je nach Empfänglichkeit und Wetter manchmal nur kurze, oft auch längere Zeit an, hat bei vernünftiger Auffassung des Zustandes nie irgend welche schädliche Folgen, sondern schafft eine wohlthätige Revolution im menschlichen Körper. Man lebe aber selbst nach überstandener Seekrankheit, trotzdem sich häufig ein starker Appetit einzustellen pflegt, noch einige Tage sehr mäßig und genieße entweder nur etwas gekochtes Obst oder dünne Suppe, damit der immerhin etwas angegriffene Magen rascher und nachhaltig gekräftigt werde. Sollte sich dagegen totale Appetitlosigkeit einstellen, so können leichte Reizmittel nicht schaden und oft hilft es schon wenn man dem Magen etwas Speise aufzwingt. Es giebt recht oft Personen, welche von der Seekrankheit gar nicht ergriffen werden, doch hat noch kein Mittel gegen die Seekrankheit sich als probat erwiesen. Das starke oder gelinde Auftreten steht durchschnittlich im direkten Zusammenhange mit stürmischem oder ruhigem Wetter. Wir haben gerade diesem Thema unsere

Aufmerksamkeit nicht versagen können, weil hier oft der Grund für manche spätere Unbequemlichkeit und Krankheitserscheinung zu suchen. In der Hauptsache müssen auch sämtliche Räumlichkeiten, Bettstücke und Geschirre, welche während des krankhaften Zustandes etwa beschmutzt worden, auf das Strengste wieder gesäubert werden, so wie überhaupt der Auswanderer sich der größten Keinlichkeit und Ordnungsliebe zu befleißigen hat. Unterhaltung und Beschäftigung muß der Reisende sich jederzeit zu machen suchen, denn auch die Langeweile wirkt nachtheilig auf den Gesundheitszustand. Das Meer allein bietet in seiner nur vom Himmel begrenzten, scheinbar unendlichen Ausdehnung Manchem viel — Manchem nur wenig Anregendes. Aber der Mensch fühlt sich winzig inmitten dieser unermesslichen Größe, und hat Muße in sich zu gehen und eine tiefere Selbstschau anzustellen. Er lege sich ganz in seinen künftigen Lebensplan ein, suche seine erworbenen Kenntnisse zu befestigen und zu erweitern und jede Einseitigkeit durch Erwerbung neuer Kenntnisse abzustreifen. Sich jedoch mit der Erlernung der Englischen Sprache, ohne genügende Vorkenntnisse nur aus f. g. Dolmetschern zu befassen, dazu können wir kaum rathen. Es mangelt ihm das richtige Verständniß, wodurch er sich leicht eine Aussprache aneignet, mit der er später überall anstößt, und durch dies Wissenwollen sich der Belehrung Anderer verschließt.

Ueberhaupt wird der Deutsche, dem das Erlernen der meisten Sprachen im Verhältnisse zu anderen Nationen sehr leicht wird, mehr in vier Wochen practischem Verkehr mit dem Amerikaner lernen, als im halben Jahre Selbstunterricht.

Wir können nicht umhin, dem Auswanderer noch einige Verhaltensregeln in Bezug auf den persönlichen Verkehr mit seinen Mitreisenden zu geben. Zunächst sei Jeder in so weit nachgiebig, ohne sich damit zu vergebem, wie es dem unumgänglich nothwendigen, gegenseitig friedliebenden Verhältnisse unter einer größeren Anzahl Menschen, welche auf einem kleinen Raume zusammengedrängt sind, angemessen ist. Man sei nicht zu offenherzig mit seinen eigenen An- gelegenheiten, und schließe auf keine voreilige Freundschaft mit Personen, die vor kurzer Zeit noch ganz fremd waren. Man spreche nie über Geldbeträge und sonstige Werthsachen, Papiere u. s. w., welche man etwa bei sich führt, oder wo man dieselben an sich trägt oder verpackt hat. Schon Mancher dem solche Eröffnungen gemacht wurden, ist dadurch ohne vorherige Absicht später zum Verbrecher geworden. Man dränge Niemandem sich auf, ohne aber von dem gegenseitigen Verkehre sich auszuschließen. Schon oft sind während der Seereise Bekanntschaften angeknüpft, die später von größter Wichtigkeit wurden.

Wir eilen nunmehr dem Reiseziele, es sei Newyork, Baltimore, New-Orleans oder irgend ein anderer Hafen, voraus, und wollen dem Auswanderer noch zunächst über das zu erwerbende

**Amerikanische Bürgerrecht,**  
so wie über

**das Heimstätte-Gesetz**  
vorbereitenden Aufschluß geben.

In Amerika herrscht sowohl für den eingeborenen wie naturalisirten Bürger und für den eingewanderten Fremden

Gewerbefreiheit in ausgedehntestem Maaße, jedoch ist die Ausübung politischer Rechte, Wahl zu öffentlichen Aemtern, der Anspruch auf den Schutz der Amerikanischen Regierung außerhalb Landes zc. lediglich von der Erwerbung des Bürgerrechts abhängig. Wer nun entschlossen ist seinen Wohnsitz dauernd in den Vereinigten Staaten zu nehmen, hat möglichst bald nach seiner Ankunft eine Erklärung daß er Bürger zu werden beabsichtige vor einem Gerichtshofe (Court) abzugeben und erhält darüber eine schriftliche Bescheinigung, das s. g. erste Papier (Intention). Nunmehr ist zur Erwerbung des Amerikanischen Bürgerrechtes ein ununterbrochener fünfjähriger Aufenthalt in den Vereinigten Staaten erforderlich, und muß der Betreffende von diesen fünf Jahren mindestens ein volles Jahr in dem Staate gelebt haben, wo er unter Vorzeigung seiner ersten Erklärung sein Bürgerpapier herauszunehmen beabsichtigt. Nach Ablauf dieser fünf Jahre oder später, wie ihm solches gerade convenirt hat er sich in Begleitung von zwei Zeugen, welche ebenfalls Bürger sein müssen, mit seiner oben erwähnten ersten Erklärung zum Gerichtshofe zu begeben, um den Eid als Bürger der Vereinigten Staaten zu leisten. Mit dem Eide verpflichtet er sich, die Verfassung der Vereinigten Staaten als für sich bindend zu betrachten und dieselbe aufrecht zu erhalten, indem er dem Unterthanen-Verhältnisse zu seinem früheren Heimathstaate entsagt. Die Kosten betragen, die Ausfertigung für das Bürger-Papier abgerechnet, nichts.

### Das Heimstätte-Gesetz

besagt seinem Haupt-Inhalte nach folgendes:

Die Vereinigten Staaten-Regierung hat als ausschließ-

liche Eigenthümerin noch über ausgedehnte Landstrecken (Regierungs-Land) in den verschiedenen Staaten zu verfügen und zu einem großen Theile ausmessen lassen. Vor mehreren Jahren wurde obiges Gesetz erlassen, welches bestimmt, daß jeder amerikanischer Bürger oder auch derjenige, welcher seine erste Erklärung Bürger zu werden, bereits abgegeben, Landstrecken von 80 bis 160 Acres, je nachdem solche belegen sind, zum Preise von \$ 2. 50 c. — oder \$ 1. 50 c. — erwerben kann, und zwar unter der Verpflichtung, solche sofort selbst in Cultur zu nehmen und seinen Wohnsitz daselbst aufzuschlagen. Diese seine Absicht hat er unter Einzahlung von \$ 10 — nebst einigen Gebühren bei dem Länderei-Amte kund zu geben, und erhält die Urkunde darüber zugestellt. Ueber die Lage dieser Ländereien kann er sich, soweit solche vermessen sind, genau auf den bezüglichen Aemtern unterrichten.

Eine Acre ist ca. 7290 □-Fuß Bremer Maaß.

Bestimmte Anhaltspunkte dem Auswanderer nach erfolgter Ankunft in Amerika zu geben, oder ihm in Betreff seiner demnächstigen Ansiedelung bestimmte Gegenden oder Staaten zu bezeichnen, ist ebenso prefair wie undankbar. Bevor derselbe jedoch irgend welchen Schritt zu selbstständiger Ansiedelung thut, ist es ohne Frage das beste, er lernt mal erst die Amerikanischen Verhältnisse praktisch kennen, um sich in dieselben hineinzuleben, und kann dadurch etwaigen Ueber-eilungen am Besten vorbeugen und sich vor Nachtheil schützen. Wir wollen weder für gewisse Privat-Institute oder Eisenbahn-Gesellschaften, weder für einzelne Gegenden noch ganze Staaten Propaganda machen, indem Rathschläge in dieser

Richtung, manchmal dem Einem zu seinem Vortheile einschlagen, dem Andern zu seinem Unglücke dienen, denn mehr oder weniger ist Jeder seines eigenen Glückes Schmied. Wenn Vorstehendes zunächst seine Anwendung für Landleute hat, so ist doch schon mancher Kaufmann, Beamter oder Militär, der Deutschland mit hochfliegenden Plänen verließ in Amerika zum Farmer (Landmann) geworden, und befindet sich wohl und glücklich in seinem neuen Stande.

Handwerker, Künstler, Kaufleute u. s. w. gehen immerhin einer schwierigen Situation entgegen; manche welche in Deutschland glaubten, Meister ihrer Branche zu sein, sehen hier erst ein daß sie noch viel, viel mehr hätten lernen können, jedoch genügt manchmal ein 3—4 jähriger Aufenthalt, um sich den neuen Verhältnissen und den gesteigerten Ansprüchen anzupassen.

Jeder muß nunmehr nach Ankunft im neuen Welttheile mit offenem, klarem Blicke um sich schauen, und mit Selbstvertrauen handeln.

Im ersten Augenblicke seiner Ankunft im Landungshafen wende er sich, um etwaigen Rath oder Auskunft an die betreffenden Agenturen der Deutschen Gesellschaft, welche ihre Geschäftslocale

in New-York: Broadway No. 17 und 19.

Briefe sind zu adressiren: German Society, Post Box 4330, Newyork.

„ Philadelphia: South 7. Street No. 18. (Südsiebente Straße),

„ Baltimore: Thames Street No. 55,

„ New-Orleans: Chartres Street No. 158,

„ St. Louis: Locust Street No. 79,

haben, und wo ihnen beides unentgeltlich und gewissenhaft ertheilt wird.

Wir fügen noch Auszug aus den Bremischen Auswanderungs-Gesetzen bei, worin auf Segelschiffe und Dampfschiffe Rücksicht genommen. Jede Veränderung in den gesetzlichen Verordnungen, eventuell das vielleicht in nächster Zeit zu erlassende

### **Bundesgesetz für die Auswanderer-Beförderung**

werden ohne Verzug einer neuen Auflage hinzugefügt. Ebenso etwaige gesetzliche Erlasse der Amerikanischen Regierung, soweit solche für den deutschen Auswanderer Interesse haben.

Wir wünschen und hoffen, daß kein deutscher Auswanderer vergesse, daß sein Vaterland Deutschland war, und er stets jeder fremden Nation gegenüber kühn und fest seine deutsche Ehre wahren und seiner Nationalität in sich und seinen Nachkommen Achtung auch fern von seiner alten Heimath zu verschaffen wisse.

Der **Verwaltungsrath der deutschen Gesellschaft** in Newyork machte jüngst folgendes bekannt:

Die Deutsche Gesellschaft der Stadt Newyork übernimmt vom 1. Mai d. J. an die Besorgung der folgenden Geschäfte für deutsche Auswanderer und deren Freunde: 1. Das Ubersenden von Geld nach allen größeren Plätzen Deutschlands, entweder durch Wechsel und Anweisungen, zahlbar bei Vorzeigung oder in baar; 2. Die Besorgung von Passage-Scheinen für die Reise von Europa hierher, und von hier nach Europa; 3. Die Besorgung von Reise-Billetten für Eisenbahnen oder Dampfschiffe für die Reise in das Innere des Landes; 4. Das Umwechseln von Geld; 5. Das Ausstellen von Vollmachten; 6. Die Annahme von Vollmachten und die Besorgung der dadurch übertragenen Geschäfte; 7. Die Uebernahme und Beförderung von Packeten und Werth-Gegenständen. Sie leistet jedoch keinen Vorschuß irgend einer Art und bedingt baare Zahlung für alle von ihr zu besorgenden Geschäfte.

## Auszug

aus der vom Senate der freien Hansestadt Bremen  
unterm 9. Juli 1866 publicirten Obrigkeitlichen Verordnung:  
die **Beförderung von Schiffspassagieren** nach den  
**außereuropäischen Häfen** betreffend.

Zur Annahme oder Beförderung von Schiffspassagieren ist nur befugt, wer das bremische Staatsbürgerrecht besitzt, im bremischen Staate wohnhaft ist und eine von der Behörde für das Auswandererwesen genehmigte Cautio geleistet hat.

In Ansehung dieser Cautio gelten die folgenden näheren Bestimmungen:

1. Die Cautio ist für die Summe von Fünftausend Thalern durch baares Geld, Pfänder oder durch Bürgen zu leisten und erstreckt sich auf alle dem Expedienten, er sei Schiffsexpedient (Rheder, Correspondent, Befrachter) oder er sei Passagierexpedient (der mit Passagieren Ueberfahrtsverträge geschlossen hat), den Passagieren und dem bremischen Staate gegenüber obliegenden Verbindlichkeiten, namentlich auch auf die Bezahlung etwaiger Asscuranzprämien und Strafen.
2. Für mehrere Handlungsgenossen, welche das Geschäft unter einer gemeinsamen Firma betreiben, genügt der einfache Betrag der Cautio.

3. Wird die Caution aus irgend einem Grunde angegriffen oder deren Sicherheit von der Behörde für nicht mehr ausreichend erachtet, so ist der Expedient zur sofortigen Ergänzung oder Erneuerung derselben verpflichtet.
4. Die Caution verliert ihre Wirksamkeit rüchksichtlich aller Ansprüche, die nicht vor Ablauf von einem Jahre nach ihrer Entstehung gerichtlich geltend gemacht und der Behörde für das Auswandererwesen angemeldet sind.

Für Bremerhaven können hinsichtlich der dort etwa anzunehmenden Passagiere von der Behörde Agenten zugelassen werden, welche aber vorab dem dortigen Amte die ihnen von dem Expedienten oder Schiffsmätkler dazu ertheilte Vollmacht einzuliefereu und eine besondere Caution von Fünfhundert Thalern nach Maßgabe des §. 4 zu bestellen haben.

Deserteure und Militärpflichtige deutscher Bundesstaaten, desgleichen Personen, welche sich wegen begangener Verbrechen oder Vergehen der Strafe zu entziehen suchen, oder mit ansteckenden Krankheiten behaftet sind, dürfen nicht befördert werden.

Das nämliche Verbot trifft die Beförderung solcher Personen, denen nach den Gesetzen des Bestimmungsortes die Einwanderung untersagt ist.

Im Betretungsfalle werden alle solche Personen im polizeilichen Wege in ihre Heimath gesandt.

Wer wissentlich diesem Verbote entgegenhandelt, verfällt nicht uur in eine angemessene Strafe, sondern ist auch für alle dem bremischen Staate deshalb etwa entstehende Kosten verantwortlich.

Insbefondere sind die Schiffsmäkler bei Vermeidung gleicher Nachtheile angewiesen, sich jeder Abschließung von Ueberfahrtsverträgen für solche Personen zu enthalten, auch sobald sie in Erfahrung bringen, daß die durch sie angenommenen Passagiere Individuen der erwähnten Art seien, dieses der Polizeibehörde anzuzeigen und deren weitere Anordnungen zu befolgen.

Der Passagierexpedient hat:

1. den von ihm selbst oder durch Andere hier oder auswärts angenommenen Passagieren sofort einen zwiefach gleichlautend ausgefertigten Vertrag zuzustellen oder zuzustellen zu lassen, welcher enthalten muß:

- a) Vor- und Zunamen des oder der Angenommenen;
- b) den bisherigen Wohnort derselben;
- c) den Betrag des Passagegeldes mit Einschluß des im Bestimmungshafen etwa zu entrichtenden Armengeldes und die Angabe, wie viel auf das Passagegeld bezahlt worden;
- d) die Bezeichnung, wie viel Cubicfuß Raum jedem Passagier für seine Reiseeffecten unentgeltlich bewilligt ist;
- e) den Tag, an welchem die Beförderung mit dem Seeschiffe erfolgen soll;
- f) den Tag, an welchem die Passagiere eintreffen müssen;
- g) den Bestimmungshafen;

Spätere Abänderungen und Zusätze, sowie Quittungen über geleistete Zahlung sind ebenfalls in jeder Ausfertigung des Vertrages hinzuzufügen.

3

Eine Ausfertigung desselben muß stets im Besitz des Passagiers bleiben, während die andere dem Passagierexpedienten gegen einen dem Passagier zu seiner Legitimation auf dem Schiffe dienenden, beim Antritt der Seereise dem Capitain einzuhändigenden Ueberfahrtschein abzuliefern ist.

2. Er hat vom Tage seiner Verpflichtung zur Beförderung der angenommenen Passagiere mit dem Seeschiffe an, für deren Unterkommen und Unterhalt in angemessener Weise, sowie für deren Beförderung bis zum Bestimmungsort nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften zu sorgen.

3. Er hat ferner dafür zu sorgen, daß die Beförderung der Passagiere von der Stadt Bremen nach dem Abgangshafen auf der Eisenbahn oder auf Dampfschiffen, oder auf geeigneten Fahrzeugen, die von Dampfschiffen in Einer Fahrt geschleppt werden, geschehe.

4. Er darf die Zwischendeckspassagiere am Lande nur bei solchen Personen und in solchen Räumen, welche die Behörde als geeignete ausdrücklich anerkannt hat, herbergen und beköstigen lassen.

Der Schiffsexpedient hat dafür zu sorgen, daß das Schiff in einem für die beabsichtigte Reise und die Beförderung der Passagiere völlig tüchtigen Zustande sich befinde, daß dasselbe vorschriftsmäßig ausgerüstet, mit gesundem, haltbarem und hinreichendem Proviant versehen und von einem tüchtigen Capitain geführt werde.

In dieser Beziehung gelten die folgenden näheren Bestimmungen:

Der für die Passagiere bestimmte Raum im Seeschiffe

muß für jeden derselben mindestens zwölf Quadratfuß der Oberfläche des Passagierdecks betragen, während der ganzen Reise für die Passagiere freigehalten werden, und darf namentlich durch Frachtgüter oder Proviantgegenstände nicht beschränkt werden.

Ist das Schiff mit mehreren Decken versehen, so darf das unterste Deck zur Aufnahme von Passagieren nicht benutzt werden, es sei denn, daß wegen der besonderen Einrichtung desselben die Behörde nach genauer Untersuchung ausnahmsweise es für unbedenklich erachtet und eine schriftliche Erlaubniß dazu ertheilt.

Für die Einrichtung des Seeschiffs ist erforderlich:

1. das Zwischendeck muß von Deck zu Deck mindestens 6 Fuß hoch, und das Deckholz mindestens  $1\frac{1}{2}$  Zoll dick sein;
2. auf jedem Schiffe muß für hinreichende Ventilation unter Berücksichtigung des Klimas, nach welchem das Schiff abgehen soll, gesorgt und dieselbe während der Reise gehörig unterhalten werden; Abfließungen im Zwischendecke, welche den freien Umlauf der Luft hindern, sind untersagt;
3. auf jedem Schiffe müssen wenigstens zwei Privets, wenn dasselbe aber mehr als 100 Passagiere führt, vier, wenn mehr als 200 Passagiere sechs Privets und für jede fernere 100 Personen ein Privets mehr befindlich sein.
4. die Kojen und sonstigen Schlafstellen der Passagiere müssen bequem und angemessen eingerichtet, die hölzernen von trockenem Holze ohne scharfe Kanten herge-

stellt und dürfen nicht mehr als zwei Reihen über einander angebracht sein. Sie sollen für jede Person mindestens eine Länge von sechs Fuß im Lichten, eine Breite von achtzehn Zoll haben, die untersten auch wenigstens sechs Zoll vom Deck entfernt sein;

5. das Schiff muß mit dem nöthigen Kochgeschirr, namentlich zur Speisung der Passagiere mittelst Einer Kochung, außer einem Kessel zum Kochen des Wassers, mit mindestens zwei Kochtöpfen von angemessener Größe, ferner mit dem zum Austheilen der Speisen erforderlichen Geschirre, einer richtigen Waage und brennischen Gewichten versehen sein;

6. alle für die Passagiere bestimmte Räume sind von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang hinreichend zu erleuchten, und zwar das Zwischendeck durch wenigstens zwei Laternen;

7. jedes Schiff muß mit mindestens drei Rettungsbojen (life buoys) und wenn es über 150 Passagiere führen kann, außerdem mindestens mit einem Rettungsboote (life-boat) versehen sein. Auch muß jedes andere Boot mit Korrsentern versehen sein.

Als wahrscheinlich längste Dauer der Reise, für welche die Ausrüstung und Verproviantirung geschehen muß, werden angenommen:

	für Segelschiffe	für Dampfschiffe
1. nach einer Gegend nördlich vom Aequator . . . . .	13 Wochen	40 Tage
2. nach der Ostküste von Amerika, südlich vom Aequator bis zum La Plata Strome, diesen eingeschlossen . . . . .	16	60 "

3. nach südlich vom Aequator, jedoch nicht über Cap Horn oder Cap der guten Hoffnung hinaus belegenen Plätzen . . . 18 Wochen 60 Tage
4. nach über Cap Horn oder Cap der guten Hoffnung hinaus belegenen Plätzen, wenn der Aequator nicht zum zweiten Male passirt wird . . . . . 24 " 80 "
5. und wenn der Aequator zwei Mal passirt wird . . . . . 28 " 100 "

Die Verproviantirung der Passagiere darf diesen nicht überlassen werden, sondern wird von Seiten des Rheders oder Schiffsexpedienten geliefert, und beträgt für je 100 Personen — von Kinder über einem Jahre, welche Passagegeld bezahlen an, ohne Unterschied des Alters oder Geschlechts: an Rindfleisch 1950 Pfd., an Speck, gesalzen 1040 Pfd., geräuchert 260 Pfd., an Heeringen 2 Tonnen, an Brot 5850 Pfd., an Butter 542 Pfd., an Wasser 117 Orhoft, (ist das Schiff aber nach einer Gegend, wobei es den nördlichen Wendekreis passirt, oder nach Neworleans und Texas bestimmt) 133 Orhoft, an Weizenmehl 550 Pfd., an Reis 400 Pfd., an Scheldegerste 500 Pfd., an getrocknetem Obst (Kernobst, geschält) 450 Pfd., an weißen Bohnen 500 Pfd., an Erbsen 800 Pfd., an Sauerkraut 800 Pfd., an Kartoffeln 150 Viertel, an Syrup 200 Pfd., an Caffee 150 Pfd., an Cichorien 50 Pfd., an Thee 20 Pfd., an Essig 16<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Viertel, an Salz 1 Sack; an Krankenspeise für je 100 Passagiere: an Hafergrütze 25 Pfd., an Perlgraupen 20 Pfd.,

an Sago 15 Pfd., an Zucker 20 Pfd., an rothem Wein 20 Flaschen, an Wacholderbeeren 10 Pfd.; an Del, Holz, Steinkohlen und Besen muß ein der muthmaßlichen Reisedauer entsprechendes, genügendes Quantum mitgenommen werden.

Außerdem ist nach Vorschrift der Behörde eine Medicinliste mit der nöthigen Gebrauchsanweisung in deutscher und englischer Sprache mitzunehmen.

Für die Schiffsmannschaft muß für die längste Zeitdauer der Reise nach den Bestimmungen der Seemannsordnung ausgerüstet werden.

Auf jedem Schiffe muß wenigstens Ein hinreichend erfahrener Koch für die Passagiere sich befinden.

Alle Speisen sind den Passagieren gehörig zubereitet und in der aus dem Verhältnisse zu dem vorschriftsmäßig mitzunehmenden Proviant sich ergebenden Menge zu verabreichen.

Diejenigen, welche wöchentlich ausgetheilt werden, z. B. Brot und Butter, sind stets an dem nämlichen, vom Capitain beim Beginn der Reise festgesetzten Wochentage den Passagieren zu verabreichen.

Es ist verboten, die Passagiere eher, als das Schiff reisefertig und namentlich die Ladung nebst dem Proviant eingenommen ist, an Bord zu beherbergen und zu beköstigen, sowie überhaupt von den für die Passagiere angeschafften Reisevorräthen etwas zu benutzen.

Von dem Verbote, die Passagiere an Bord zu beherbergen, kann jedoch in besonderen Fällen eine Dispensation ertheilt werden.

Verzögert sich nach Aufnahme der Passagiere der Abgang des Schiffes von der Rhede länger als sechs Tage, so muß der Proviant und die sonstige Ausrüstung wieder ergänzt werden.

Der Schiffsexpedit ist verbunden, die Passagiere und deren Effecten selbst dann nach dem Bestimmungsorte zu befördern und bis dahin für deren Unterkommen und Unterhalt in angemessener Weise zu sorgen, wenn das Schiff vom Abgangsplatze bis zur Landung am Bestimmungsort aus irgend einem Grunde am Antritt oder an der Fortsetzung der Reise verhindert oder die Reise unterbrochen werden sollte. Er haftet persönlich für die Erfüllung dieser Verbindlichkeiten sowohl den Passagieren als dem bremischen Staate, letzterem aber außerdem für den Ersatz aller den Behörden wegen der Passagiere erwachsenden Auslagen.

Zu diesem Behuf hat der Schiffsexpedit eine Summe versichern zu lassen, welche den Betrag des ganzen ihm gezahlten Passagegeldes unter Zuschlag von mindestens je zwanzig Thalern für jeden Passagier begleicht. Dieser Zuschlag wird bei Reisen über Cap Horn oder Cap der guten Hoffnung hinaus auf je dreißig Thaler und bei Reisen, auf denen der Aequator zweimal passirt wird, auf je vierzig Thaler für jeden Passagier erhöht.

Die Nachweisung der Versicherung und die Einlieferung der Police muß vor Ablauf von acht Tagen nach Abgang des Schiffes geschehen.

## A n h a n g.

- 1) Es ist verboten, Reisende, sei es am Bahnhofe, am Landungsplatze der Dampfschiffe oder an sonstigen Orten, irgendwie mit Anfragen, Anpreisungen zc. zu behelligen, oder zu versuchen, sie für ein Wirthshaus, eine Schiffsgelegenheit, ein Fuhrwerk oder einen sonstigen Geschäftsbetrieb zu gewinnen, unbeschadet der obrigkeitlich genehmigten Wirksamkeit des Nachweisungsbüreaus für Auswanderer sowie der von diesem verwendeten Personen.
- 2) Für das Zuweisen und Zuführen der Reisenden zu Handel- und Gewerbetreibenden, um deren Geschäfte Abnehmer oder Kunden zu verschaffen, insbesondere auch zu Schiffs-Expediten, Schiffsmäklern oder Gastwirthen, darf Niemandem eine Vergütung in Geld- und Geldeswerth, wenn auch nur mittelbarer Weise, geleistet oder versprochen werden.
- 3) Der Verkauf von Billets zur Weiterbeförderung von dem überseeischen Landungsplatze nach dem Bestimmungsorte im Innern ist Jedermann untersagt.
- 4) Wer diesen Verboten (1. 2. 3.) entgegenhandelt, verfällt in eine Geldstrafe bis zu Dreißig Thalern oder verhältnißmäßige Gefängnißstrafe. In Wiederholungsfällen wird diese Strafe nicht nur verschärft werden, sondern auch außerdem für die Schuldigen die Folge haben, daß ihre etwaige Zulassung zur Theilnahme an der Droschkenfahrt oder oder die Anstellung als Kofferträger zurückgenommen, und den in einem Dienstverhältnisse stehenden Fremden die Fortsetzung dieses Verhältnisses und der Aufenthalt im bremischen Staate nicht ferner gestattet werden wird.
- 5) Sämmtliche Handel- und Gewerbetreibende sind wegen der oben unter 1. 2. 3. erwähnten Vergehen ihrer Gehülfen und Dienstboten persönlich verhaftet.



