Die Auswanderung über Bremen in besonderer Beziehung auf die Schweiz

[S.l.], 1852

urn:nbn:de:gbv:46:1-12772

Die

Auswanderung über Bremen

in

besonderer Beziehung

auf

die Schweiz.

1852.

Die Auswanderung

über

Bremen

in besonderer Beziehung

auf

die Schweiz.

1852.

Die

Auswanderung über Bremen

in

besonderer Beziehung

auf

die Schweiz.

1852.

Die Auswanderung bildet gegenwärtig einen der Hauptfactoren, welcher die innigsten Wechselbeziehungen zwischen den entlegensten Theilen der Erde herbeizuführen und einen regen, freundschaftlichen Verkehr, sowie eine genaue Kenntniß ihrer allseitigen Eigenthümlichkeiten und Einrichtungen zwischen den verschiedensten Nationen und Landstrichen zu gestalten geeignet ist. Abgesehen von den tausendfachen directen Beziehungen, in welche durch sie die Binnenländer und Binnenplätze Europa's zu den andern Welttheilen treten, ist eine ihrer erfreulichen und segensreichen Folgen die, daß durch persönliche Anschauungen und Berichte die Land- und Seeinteressen, die Land- und Seestädte einander näher rücken, daß vermittelst der Auswanderung, vermittelst der durch sie gepflegten Rhederei und durch sie ermäßigten Frachten Handelsbeziehungen zwischen Orten entstehen, die sich früher einander fremd waren. Bringt man den durch die Dampfkraft unendlich erleichterten und durcheinander gewürfelten Verkehr, die durch sie herbeigeführte Möglichkeit in Anschlag, unter geringer Differenz der Kosten verschiedene Seeplätze zu erreichen, so stellt sich heraus, daß jetzt für die Benutzung des einen oder andern durch das Inland weniger die geographische Lage und das vordem hierdurch bewirkte Monopol, als der innere Werth des Seeplatzes, die Solidität seiner Handelswelt, der niedrige Satz seiner Frachten, die Reichhaltigkeit seines Marktes entscheidet.

Diese veränderte Basis des Handelsverkehrs hat bereits die Folge gehabt, daß die Beziehungen der Schweiz zu Bremen sich bedeutend erweitert haben, daß Schweizer Auswanderer durch die Straßen der alten Hansestadt gezogen sind und die Ueberzeugung

gewinnen konnten, wie derselbe solide Sinn, dieselbe Biederkeit des Charakters, wie sie in den Alpen heimisch, auch an dem Ufer der Nordsee zu finden, wie beide Theile die Sprößlinge eines Stammes, und nicht bloß durch die Sprache, sondern auch durch die Verwandtschaft des Charakters mit einander verbunden sind. Mag man nun im Uebrigen über die große Tagesfrage der künstlichen Bevorzugung nationaler Interessen, die der gleichen Abstammung halber wohl auch zwischen Deutschland und einem großen Theile der Schweiz aufgeworfen werden kann, denken, wie man wolle: hinsichtlich der Auswanderung liegt, das läßt sich nicht verkennen, ein großer Vorzug für einen Hafenplatz darin, daß seine Bewohner und seine Seeleute die nämliche Sprache reden, wie diejenigen, welche, als Durchreisende, ihren Rath und ihre Hülfe in Anspruch nehmen.

Alle diese Motive lassen mit Grund erwarten, daß Bremen als Auswanderungshafen für die Schweiz von wachsender Bedeutung ist und machen eine genaue Kenntniß der dieserhalb in Bremen getroffenen Einrichtungen und Verordnungen, durch welche es der inneren Güte nach unter allen Beförderungsplätzen den ersten Rang einnimmt, in der Schweiz wünschenswerth.

Um zunächst eine Idee davon zu geben, wie wichtig Bremen überhaupt als Auswanderungshafen dasteht und von Jahr zu Jahr an Bedeutung gewinnt, so mögen darüber den officiell-publicirten handelsstatistischen Tabellen von 1851 als Belege einige Zahlen entlehnt werden. In den letzten 20 Jahren sind von dort abgangen 374,716 Personen in 3143 Schiffen, davon in den letzten 5 Jahren von 1847 bis 1851 (incl.) 155,589 Personen in 1072 Schiffen. Während die unruhigen Zeiten von 1848 und 49 die Auswanderung etwas beschränkten, und daher auch die Zahl der über Bremen Beförderten gegen das Jahr 1847 um einige Tausende reducirten, hat dieselbe sich im vorigen Jahre zu der bis dahin nicht vorgekommenen Höhe von 37,493 Köpfen gesteigert, zu deren Beförderung im Ganzen 236 Schiffe und nach Nordamerika insbesondere 176 bremische, 21 andere deutsche und nur 23 ausländische benutzt wurden. Aus

dem unter A. anliegenden Verzeichnisse ergiebt sich, daß die ersten 9 Monate des gegenwärtigen Jahres das ganze vorige schon um etwa 8000 Köpfe übertreffen, und es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die Gesammtzahl sich über 50,000 Personen erheben wird. Ein wesentliches Gewicht ist dabei auf den Umstand zu legen, daß die Auswandererschiffe dem bei weitem größten Theile nach deutsche und speciell bremische sind, da bekanntlich die bremischen Schiffsbaumeister ihrer solide gebauten und schnellsegelnden Fahrzeuge wegen unter allen Seefahrt treibenden Völkern einen vorzüglichen Ruf genießen und ihre Dienste namentlich auch von England aus oft begehrt sind. Noch mehr aber fällt dieser Umstand darum in die Wagschale, weil den deutschen Seeleuten durchweg eine bessere Gesittung innewohnt, und ein biederes menschenfreundliches Benehmen gegen ihre Passagiere. Namentlich auf solchen Schiffen, die sich zur Aufnahme von Auswanderern qualificiren, pflegt bei der Wahl des Capitains auf eine zum Umgange mit vielen und großentheils ungebildeten Menschen geeignete Persönlichkeit Rücksicht genommen, pflegt ein humaner, mit den transatlantischen Verhältnissen einigermaßen vertrauter und deshalb zur Ertheilung guten Raths an die Auswanderer geneigter und passender Mann gewählt zu werden. Es ist in der That für den Auswanderer, der meist ohne alle Kenntniß des Landes seiner Zukunft, ohne alle Kenntniß des Seelebens und seiner Eigenthümlichkeiten, ohne die Fähigkeit, für seine Bedürfnisse in richtiger Weise zu sorgen, sich auf den Weg macht, keine geringe Erleichterung, wenn er nicht bloß im Hafen, sondern auch auf dem Seeschiffe sich in seiner eigenen Sprache Jedem verständlich zu machen, und schon am Bord sich die ihm wünschenswerthe Belehrung verschaffen kann. Anl. A.

Ueber die Anzahl der bremischen Seeschiffe, die von Jahr zu Jahr größer wird, liegt für das laufende Jahr das unter B. angelegte Verzeichniß vor; demzufolge beträgt sie 241 größere Seeschiffe von zusammen 51,933 Lasten, oder die doppelte Anzahl Tonnen. Zu dieser Flotte dürfen noch die von der Weser fahrenden, größtentheils vom bremischen Handelsstande beschäftigten hannoverschen und oldenburgischen Fahrzeuge von 152 Segeln und Anl. B.

14,314 Lasten zugerechnet werden, was ein Gesammtresultat von 393 Seeschiffen mit 66,247 Last Tragfähigkeit ergiebt. Das Nähere über die letztere erweist die unter C. anliegenden Liste. In dieser Zahl sind 146 Dreimaster, die hauptsächlich zum Auswanderertransport dienen, nämlich 54 volle und 92 Barkschiffe, die, ein jedes Schiff zu zwei Reisen per Jahr veranschlagt, schon allein reichlich so viel Passagiere befördern können, wie im vergangenen Jahre von Bremen aus überhaupt befördert worden sind.

Anl. C.

Außer dieser Flotte von größeren Segelschiffen, wie sie kein anderer deutscher Seehafen, kein anderes deutsches Flußgebiet aufzuweisen vermag, steht denen, die nach den Vereinigten Staaten Nordamerika's reisen wollen, auch die regelmäßige Dampfschifflinie zwischen Bremen und Newyork zu Gebote, die jeden Monat ihre Boote von beiden Plätzen aus absendet und sich einer lebhaften Personen- und Güterfrequenz zu erfreuen hat. Daß vorzugsweise Bremen zum Ausgangspunkte dieser für Deutschland und seine südlichen und östlichen Nachbarländer berechneten Linie gewählt wurde, liegt darin, daß Bremen unter den deutschen Seeplätzen den größten Handelsverkehr mit der nördlichen Hälfte Amerika's unterhält, der es, da auch die meisten Auswanderer sich nach jenen Landstrichen wenden, schon durch die vielfachen persönlichen und Geschäftsbeziehungen seiner Bewohner mit denen der amerikanischen Hafenplätze und Nordamerika's überhaupt als Einschiffungshafen dorthin sehr geeignet erscheinen läßt.

Noch ein anderer Grund, der gerade Bremen zu dem für eine ununterbrochene Seedampfschifffahrt geeignetsten deutschen Hafen der Nordsee macht, steht zugleich mit dem Auswanderungswesen nahe genug in Beziehung um hier erwähnt zu werden. Es ist der Umstand, daß in der Regel der bremische Seehafen den Schiffen während des ganzen Winters das Ein- und Auslaufen gestattet und also in jeder Jahreszeit Gelegenheit zur Reise nach transatlantischen Gegenden bietet. Wie man aber nie stehen bleibt bei dem jetzt Erreichten, sondern nach immer neuen Verbesserungen in dieser Beziehung strebt, dafür kann als Beweis der Versuch

angeführt werden, auch die Dampfkraft zum sichern Ein- und Ausschleppen der Schiffe aus der Wesermündung anzuwenden.

Dürfen nun alle die eben geschilderten Verhältnisse so sehr sie auch an sich der großen Betriebsamkeit Bremens, seiner Behörden, wie seines Handelsstandes, ihre Entstehung verdanken, in Bezug auf die Auswanderung als mehr oder weniger zufällige und natürliche Vorzüge bezeichnet werden, so möge jetzt eine Aufzählung derjenigen Einrichtungen und Verordnungen folgen, die speciell die Pflege dieses Gegenstandes bezwecken. Der vortrefliche Ruf, den gerade hierdurch Bremen sich errungen hat, datirt nicht von gestern, sondern ist zunächst in dem Umstande zu suchen, daß man in dieser Stadt zuerst begriff, zu welcher welthistorischen Bedeutung die Auswanderung heranwachsen und welchen Umfang sie gewinnen würde.

War dieselbe in früheren Jahrhunderten und im Anfange des jetzigen von Seiten der Regierungen mit Mißgunst, von Seiten der Seeplätze, die sich überhaupt mit Beförderung von Emigranten nach transatlantischen Gegenden befassen durften, was in Deutschland durch Kaiser und Reich streng verboten war, mit dem Auge der kleinlichsten und zugleich schmutzigsten Gewinnsucht angesehen worden, so war es, als die beengenden Schranken für die Auswanderung eine nach der andern gefallen waren, gerade Bremen, das zuerst der praktischen Behandlung dieser Frage eine andern Grundlage verlieh. Früher galt der Satz: der Auswanderer ist eine Waare, welche dem Rheder möglichsten Gewinn abwerfen soll. In Bremen begann man ihn als einen Menschen und zwar als einen besonders hülfsbedürftigen Menschen zu betrachten, dessen Ausbeutung durch die Speculation in solche Schranken zurückzuführen sei, daß er dabei wohl erhalten bliebe, und in der neuen Heimath zu seinem eignen und wo möglich zugleich zum Segen des Vaterlandes gedeihen und wirken möge. Das System, wonach der Auswanderer seine Transportkosten in dem neuen Wohnort durch Arbeit abverdienen mußte und zu dem Ende von dem Capitain, der ihn hinübergebracht, geradezu ver-

kauft wurde, warf man vollständig über den Haufen und führte zugleich solche Bestimmungen ein, die ihm gute Behandlung und Verpflegung während der Reise sicherten. Die erste Verordnung in diesem Sinne datirt schon von 1832, wo kein einziger europäischer Seehafen an ähnliche Bestimmungen dachte. Eine detaillirte historische Aufzählung der rasch auf einander folgenden Verbesserungen und Vervollständigungen dieses ersten Schrittes würde indessen zu weit führen und ist auch überflüssig, da sie in dem jetzt Geltenden, als ihrem Resultate aufgegangen sind.

Anl. D. Diejenige Verordnung, nach welcher gegenwärtig die Beförderung von Passagieren regulirt wird, und die unter D beigelegt ist, datirt vom 9. April 1849. Der erste daraus hervorzuhebende Punkt betrifft die von allen Beförderern von Zwischendeckspassagieren zu bestellende beträchtliche Caution von 5000 ℛ Ld'or., die eine genügende Garantie dafür bietet, daß alle ihnen auferlegte Verpflichtungen streng eingehalten werden, und daß die etwaigen Entschädigungsansprüche der Passagiere gesichert sind.

Sehr wesentlich ist ferner das durch die §§ 3, 4 und 7 bezweckte Fernhalten aller nicht legitimirten Zwischenhändler, deren Dienstleistung entweder auf eine Prellerei der Passagiere abgesehen sind, oder doch jedenfalls den Passagepreis vertheuern. Es müssen daher die in Bremen ohne Contract ankommenden Auswanderer, sofern sie sich nicht direct an den Rheder oder Expedienten wenden, zur Vermittlung der Annahme auf einem Schiffe sich der Schiffsmäkler bedienen, d. h. officiell in Eid und Pflicht genommener Beamten, deren Courtage von dem Rheder oder Expedienten, nicht von dem Auswanderer zu tragen und zugleich gesetzlich beschränkt ist.

Für die Sicherstellung der Passagiere gegen Nichterfüllung des Contracts sorgt der § 6. Ihr Unterkommen und Unterhalt von dem ausbedungenen Expeditionstage an, für den Fall einer verzögerten Expedition liegt unter allen Umständen nach § 15 dem Expedienten ob. Gegen die Ueberfüllung der Schiffe sorgt der folgende Paragraph, und dafür, daß das Schiff selbst für die

Aufnahme von Passagieren, namentlich auch im Zwischendeck, im geeigneten Zustande, sowie, daß auf genügenden Proviant, auf Ordnung, auf Luftzug und Reinlichkeit Bedacht genommen werde, die §§ 17 bis 28.

Was insbesondere den Proviant anlangt, so liegt in den desfallsigen Bestimmungen eines der Hauptmomente, durch welche sich Bremen vortheilhaft von den holländischen, belgischen, französischen und englischen Häfen unterscheidet. Nicht bloß ist die für jede Person vorgeschriebenene Quantität eine so hinreichende, daß selbst auf einer ungewöhnlich langen Reise kein Nahrungsmangel entstehen kann, wie er von nichtdeutschen Häfen aus die Bewohner manches Schiffes gefoltert hat, sondern auch die Qualität ist der Art, daß nicht bloß der Magen gefüllt wird, sondern auch die zehrende Wirkung der Seeluft gehörige Berücksichtigung findet. Es ist deßhalb auf bedeutend mehr Fleischspeisen Bedacht genommen worden, als in den ausserdeutschen Häfen, wo sie theilweise gänzlich unberücksichtigt geblieben sind. Es ist deßhalb auch den Auswanderern nicht freigestellt, sich ihren Proviant selbst mitzubringen, da sie von der Beschaffenheit, wie sie eine Seereise erfordert, selten eine richtige Vorstellung haben können.

Das Nähere darüber ergiebt sich aus der in Anlage N enthaltenen vergleichenden Liste des in den hauptsächlichsten Beförderungshäfen vorgeschriebenen Proviants. Ferner ist darauf hinzuweisen, daß auf den von Bremen fahrenden Schiffen die Speisen den Passagieren in gekochtem Zustande und warm geliefert werden müssen, während das in Havre und Antwerpen herrschende System der Selbstbeköstigung und Selbstzubereitung zu den allergrößten Unzuträglichkeiten führt, namentlich in Fällen von Seekrankheit, wie sie die Meisten befällt, oder sehr stürmischen Wetters die Auswanderer zum Fasten oder zum Verschlingen des rohen Speisestoffes zwingt und so Krankheiten, besonders das gefährliche Schiffsfieber, leicht herbeiführt, das, Dank diesen Einrichtungen, bis jetzt auf keinem von Bremen aus expedirten Schiffe vorgekommen ist. Anl. N.

Auch Verwirrung, Diebstahl, Zank, wie sie da leicht vorkommen, wo der Proviant jedes Einzelnen in dem nämlichen Raume mit dem der Andern gelagert und von ihm selbst geholt werden muß, können bei dem in Bremen geltenden System nicht vorkommen und eben so wenig der Uebelstand, daß bei der Beschränktheit des Kochapparats auf einem Seeschiffe, wenn die Einzelnen sich ihr Essen selbst kochen, der Eine am frühen Morgen, der Andere am späten Abend warme Speisen erhält.

Eine sehr wohlthätige Bestimmung, die sich auf Cajüts- wie auf Zwischendeckspassagiere erstreckt, enthält der §. 29., daß nämlich das zu dem Ende zu versichernde Passagegeld und außerdem für jeden Kopf eine gleichfalls zu versichernde Summe von zwanzig Rthlrn. in Unglücksfällen zur Rettung der Passagiere und ihrer Effecten, zur Bestreitung der Kosten ihres einstweiligen Aufenthalts und zur Beförderung derselben an den endlichen Ort ihrer Bestimmung zur Verwendung stehen muß. Kein ausserdeutscher Hafen bietet dem Passagier eine gleiche Sicherstellung dar.

Ohne die anderweitigen Anordnungen, die in dem Gesetze vorkommen, im Einzelnen zu berühren, mag nur noch bemerkt werden, daß seine Handhabung und die in ihm verlangte und durch obrigkeitlich bestellte Personen ausgeführte Untersuchung des Schiffs und seiner Ausrüstung eine sehr sorgfältige, und daß durch dasselbe überdies der Rheder oder Expedient verpflichtet ist, eidlich zu erhärten, daß dem Gesetze Genüge geschehen sei.

An diese Verordnung schlossen sich im Laufe der letzten Jahre einige andere, theils ihren Inhalt näher normirender, theils modificirender Natur, aber alle von dem Gesichtspunkte ausgehend, daß die Lage des Auswanderers in jeder Hinsicht gesichert werden müsse.

Ein sehr verderblicher Unfug, der nicht bloß in allen übrigen Auswanderungshäfen, sondern auch in den Landungsplätzen der Vereinigten Staaten zahlreiche Opfer alljährlich fordert, liegt darin,

daß die arglosen und mit den Localverhältnissen meist gänzlich unbekannten Ankommenden sofort von einem unverschämten Schwarme zudringlicher Wirthe und Agenten aller Art umringt werden, die ihre Dienste, sei es mit Gewalt, sei es mit gewinnender Freundlichkeit, aufdringen, um nachher wucherische Preise dafür zu fordern. Auch diejenigen, welche bereits die Adressen, an die sie sich zu wenden haben, genau kennen, sind dadurch wenigstens argen Belästigungen ausgesetzt. Diese verschiedenen Classen von Speculanten stehen sehr oft mit einander in Verbindung, lassen den Auswanderer nach einander durch ihre Hände laufen, und vergüten sich dafür einander gewisse Procente ihres Gewinns. Der nicht leichten Aufgabe, diesen zum Theil versteckt schleichenden Unfug zu beseitigen, hat man sich in Bremen mit der größten Gewissenhaftigkeit unterzogen. In Bezug auf die unbefugte Werbung für bestimmte Schiffe und Expedienten sorgt dafür schon das angezogene Gesetz. Weitere vorbeugende Maßregeln sowohl hiergegen als gegen Gastwirthe und mit Ausrüstungsbedarf Handelnde enthalten die Verordnungen vom 22. Juni 1849, 26. Februar und 25. November 1850 und vom 22. März 1852, die unter E. F. G. H. anliegen. Besonders die letzte Verordnung in Verbindung mit dem weiter unten zu berührenden Nachweisungsbüreau für Auswanderer hat denn auch die erfreuliche Folge gehabt, daß die, sei es auf der Eisenbahn, sei es auf den Oberweser-Dampfschiffen Ankommenden gegen das unverschämte Andringen solcher Leute geschützt sind.

Anl. E. F. G. H.

Durch andere Bekanntmachungen, wie die unter J. und K. beigelegten vom 7. und 18. October 1851 wird der oft beispiellosen Unwissenheit von Auswanderern nachzuhelfen gesucht, die manchmal mit der vorgespiegelten Täuschung an die See kommen, sie würden umsonst befördert werden, oder denen es Speculanten als empfehlenswerth bezeichnet haben, schon in Europa die Kosten der Weiterbeförderung ins Innere der Vereinigten Staaten zu bezahlen. Vor dieser letzteren Maßregel kann nicht genug gewarnt werden, da oft die angekauften Billets sich als zu theuer, oder für die unrichtige Reiseroute bezahlt ausweisen und jedenfalls die Auswanderer sich vor der Zeit unnütz binden.

Anl. J. u. K.

Anl. L. Eine weitere Bekanntmachung unter Anlage L. verannehmlicht den Auswanderern ihre Beköstigung im Hafen bis zum wirklichen Abgange des Schiffs, der oft durch widrigen Wind um mehrere Tage verzögert werden kann; es ist nämlich statt ihrer Beherbergung und Speisung vom Seeproviant an Bord, den Rhedern durch diese Verordnung erleichtert, sie bis zu jenem Augenblicke am Lande zu beherbergen und mit frischen Nahrungsmitteln zu beköstigen.

Auch die Einschiffung der Passagiere von der Stadt an die Seeschiffe, die unterhalb derselben, und zwar meist in Bremerhaven bleiben, ist der Gegenstand gewissenhafter Fürsorge gewesen, wie
Anl. M. aus der unter M. anliegenden Verordnung vom 10. Novbr. 1851 über den Sicherheitshafen bei der Stadt erhellt. Diejenigen Auswanderer, welche in Fahrzeugen von dort aus nach Bremerhaven gebracht werden, finden daselbst zur unentgeldlichen einstweiligen Lagerung ihrer Effecten, damit sie vor Nässe bewahrt werden, einen massiven Schoppen, und neuerdings ist eine Reihe bequemer Brücken gebaut worden, über welche Personen und Effecten sicher ins Schiff gebracht werden können. Ferner ist der Preis auf den zwischen Bremen und den Seeplätzen der Unterweser fahrenden Dampfbooten für Auswanderer auf die Hälfte ermäßigt worden, so daß sie, für 8 Ggr. die Person, sich die Tour nach Bremerhaven bedeutend abkürzen können, falls sie diesen Weg der ihnen zustehenden unentgeldlichen Schiffsbeförderung vorziehen sollten.

Eine unendlich erfolgreiche Anstalt zum Besten der Auswanderer wurde mit der von der Handelskammer ausgegangenen Einrichtung eines Nachweisungsbüreaus für dieselben am 1. März 1851 ins Leben geführt, über dessen Zweck und Wirksamkeit der von der Direction unter dem 6. October v. J. erstattete erste Bericht
Anl. N. (unter Anlage N.) das beste Zeugniß giebt. In 3 verschiedene Büreau's, eines am Bahnhofe, eines am Landungsplatze der Oberweser-Dampfschiffe, eines in der Mitte der Stadt vertheilt, haben die Beamten allen Auswanderern unentgeldlich über die Adressen der Gastwirthe und die mit denselben für Kost, Logis und Transport der Effecten vereinbarten Taxen, über die der

Schiffsmäkler und Schiffsexpedienten, über die Durchschnittspreise ihrer Hauptbedürfnisse, über die Verhaltungsregeln für den Aufenthalt in Bremen, in Bremerhaven, auf dem Schiffe und für die Ankunft am überseeischen Bestimmungsorte Auskunft zu ertheilen, etwaige Beschwerden entgegenzunehmen und auf die Einhaltung der von den Gastwirthen übernommenen Verpflichtungen zu achten. Das Nähere über die festgestellten Taxen, deren gedrucktes Verzeichniß dem Auswanderer bei seiner Ankunft sogleich eingehändigt wird, und die nach bremischem Maßstabe durchaus nicht hoch gegriffen sind, erhellt aus den Anlagen des Berichts selbst.

Die Direction erledigt die eingelaufenen Beschwerden, die in den meisten Fällen auf Unkunde der Verhältnisse beruhen, wo möglich auf gütlichem Wege, und ist bis jetzt selten in den Fall gekommen, die Mithülfe der Behörden in Anspruch zu nehmen. Sie richtet ihr Augenmerk überhaupt auf alle, das Auswandererwesen berührende Verhältnisse, ohne im Entferntesten in den directen Geschäftsverkehr einzugreifen, und sucht, soweit ihr Wirkungskreis reicht, alle Mißstände zu heben. Eine Folge dieser Bemühungen ist die Regulirung des Geldwechselns Seiten der Auswanderer und ihre Sicherung gegen Uebervortheilungen dabei auf die Weise, wie sie aus der unter O. beifolgenden Bekanntmachung vom 13. März d. J. ersichtlich ist, nämlich dadurch, daß die meisten Wechselhäuser veranlaßt wurden, ihre Course regelmäßig dem Nachweisungbüreau aufzugeben und über jeden umgewechselten Betrag eine schriftliche Nota auszustellen. Anl. O.

Die Richtung der Thätigkeit des Nachweisungsbüreau's nach allen Einzelnheiten hin zu verfolgen, würde zu weit führen, und gar Vieles davon ist aus dem Berichte selbst zu ersehen, unter dessen Anlagen besonders noch auf die von der nämlichen Anstalt ausgegangenen sehr zweckmäßigen Verhaltungsregeln für Auswanderer in Bremen, Bremerhaven und auf dem Seeschiffe zu verweisen ist. Im Allgemeinen aber darf es als eines der kräftigst wirkenden Institute ähnlicher Art bezeichnet werden, weil es bei Bemessung seiner Leistungen seine Kräfte nicht überschätzt und weil es von dem allgemeinen Wohlwollen des Publicums getragen wird.

Auch in Bremerhaven besteht eine sehr verdienstliche und bis jetzt in ihrer Art einzige Anstalt zum Besten der Auswanderer, das im April 1850 vollendete Auswandererhaus, das über 2500 Personen zu gleicher Zeit beherbergen und noch Mehrere beköstigen kann. Seine nähere Einrichtung erhellt aus dem letzten Anhange des öfter angezogenen Berichts. Sein Zweck ist, den Zwischendecks-Auswanderern eine ihren Verhältnissen angemessene reelle und zugleich billige Herberge während ihres Aufenthalts im Hafen zu gewähren, und es stehen daher die dort eingeführten Taxen für gelieferte Dienstleistungen unter Controlle der Behörde. Daß ein solches Unternehmen ins Leben treten konnte, ist der patriotischen Mitwirkung des bremischen Handelsstandes zu danken.

Einem mit Beginn des laufenden Jahres im Interesse der Auswanderung in Bremen gegründeten litterarischen Unternehmen, der bei J. G. Heyse erscheinenden „Deutschen Auswanderer-Zeitung" kann das Verdienst nicht abgesprochen werden, daß sie die deutschen Auswanderer zur richtigen Erkenntniß ihrer Interessen zu leiten redlich bestrebt ist, und nach keiner Seite hin mit irgend einer Privatspeculation liebäugelt, wie das in der Auswanderungs-litteratur nur zu oft der Fall ist. Auch des „Deutschen Seemanns", einer Monatsschrift für Seeleute, mag kurz erwähnt werden, um zu zeigen, wie die Rührigkeit des bremischen Handels mehrfach das Feld der Litteratur zu ergreifen vermag.

Um nun auch des praktischen Geschäftsbetriebs kurz zu erwähnen, so können die bremischen Passagepreise, wenn man namentlich den darin einbegriffenen vortrefflichen Proviant in Anschlag bringt, sehr gut mit denen aller anderen Plätze concurriren, wo entweder, wie in Liverpool, Extra-Ausgaben für die wesentlichsten Bestandtheile des Seeproviants nothwendige Begleiter der scheinbar niedrigeren Fahrpreise sind, oder, wie in Havre und Antwerpen, der Proviant sehr oft ganz außer Rechnung bleibt. Ein sicherer Durchschnitt derselben läßt sich nirgends aufstellen, da sie je nach der Nachfrage überall großen Schwankungen ausgesetzt sind und gewöhnlich im Frühlinge die höchste Höhe zu

erreichen pflegen. Soll ein allgemeines Taxat derselben nach den Vereinigten Staaten für Bremen angegeben werden, wobei nicht bloß der Proviant, sondern auch das drüben zu entrichtende Armengeld eingeschlossen ist, so möchten sie sich selten unter den Betrag von 25 Rthlr. Ld'or. per Kopf und selten über den von 35 Rthlr. Ld'or. stellen. Dabei sind die Frachten der beigeladenen Güter der großen Masse der expedirten Schiffe wegen in der Regel billiger, als in den meisten andern Häfen, und wechseln zwischen 5 und 8 $ per 100 Cubicfuß je nach der Qualität der Waare. Den Auswanderern ist es, um eines guten Platzes und einer raschen Expedition sich zu versichern, jedenfalls zu empfehlen, daß sie den Ueberfahrtscontract schon in der Heimath mit einem gehörig legitimirten und reellen Agenten abschließen, und erscheint daher die Anstellung solcher durch die bremischen Expedienten für Bremen in der Schweiz wünschenswerth. Daß Bremens eigene Rhederei in Verbindung mit den zahlreich ankommenden fremden Schiffen einen weiteren Aufschwung des Geschäfts zuläßt, erhellt klar aus dem im Anfange darüber Angeführten. Gerade die sich mehrende Auswanderung hat in den letzten 20 Jahren einen Hauptanlaß zum Erwerb und Bau neuer Schiffe gegeben und wird für die Zukunft dieselbe Folge haben. Als Beleg hierfür, wie für den steigenden Aufschwung des bremischen Handels im Ganzen, diene, daß von 1832 bis 1841 die Lastenzahl der bremischen Seeschiffe, die kleinen Küstenfahrer ungerechnet, von circa 13,500 auf circa 29,000, und von 1841 bis 1852 von circa 29,000 auf nahe an 51,000 Lasten gestiegen ist.

Was endlich die Verbindungswege der Schweiz nach Bremen anlangt, so sind dieselben jetzt der Art, daß sie eine Benutzung Bremens durch Schweizer Auswanderer durchaus nicht mehr erschweren. Früher, als der billigste und fast ausschließliche Weg nach der See für die Schweiz die Wasserstraße des Rheins war, konnte allerdings Bremen kein Auge auf jene Länderstriche werfen. Dieser Zustand, obgleich die Verhältnisse andere geworden sind, wirkt noch nach, als eine in dem Bewußtsein durch langjährige Erfahrung eingewurzelte Tradition, und hat alte Verbindungen hervorgerufen,

die nirgends leicht durch neue zu verdrängen sind. Daher erklärt sich zum Theil das gegenwärtige Uebergewicht der holländischen, belgischen und französischen Häfen über die deutschen in der Schweiz, daher zum Theil namentlich das Uebergewicht Havre's, das auf dem Umwege zur See über Rotterdam nur mit längerem Aufenthalte und mehr Kosten, selbst aber auf dem directen Eisenbahnwege nicht wesentlich schneller von dort aus zu erreichen ist, als Bremen. Drei verschiedene Straßen liegen jetzt nach dem letztgedachten Platze vor; zunächst die den Rhein hinab bis Cöln, und von da in einem Tage nach Bremen, deren Kosten von Cöln ab auf der dritten Eisenbahnclasse mit einem Freigewichte für Auswanderer von 100 ℔ sich auf 2 ℛ 21 Sgr. 8 Heller belaufen; sodann die den Rhein hinab, über Frankfurt und Cassel nach Carlshafen per Eisenbahn und mit den Oberweser-Dampfschiffen nach Bremen herunter, deren Kosten etwa 1 ℛ höher sind, und endlich der Weg durch Baiern, der erst dann seine volle Wirkung üben kann, wenn von der bairischen Südbahn die noch unvollendeten letzten 5 Meilen nach Lindau hin befahren sein werden. Den projectirten directen Verbindungsweg von Franken durch Thüringen nach Eisenach und die bereits im Bau begriffene Eisenbahn von Cassel nach Hannover in Berechnung gezogen, wird besonders für die östliche Schweiz diese Straße eine der am raschesten zum Meere führenden sein. Schon jetzt aber bieten die genannten vollendeten Wege dem Schweizer Auswanderer eine bequeme Gelegenheit, von den Vortheilen Gebrauch zu machen, die ihm Bremen unbestreitbar bietet, und in einem Hafen, auf einem Schiffe und in einer Gesellschaft seiner Sprache leichter an die neuen Verhältnisse sich zu gewöhnen, die bei jeder Uebersiedelung nach transatlantischen Gegenden zu überwinden sind.

Anlage A.

Verzeichniß

der in den Monaten Februar bis September 1852 von **Bremen** mit Passagieren abgegangenen Schiffe.

Datum des Abgangs.		Flagge: Deutsche.	Flagge: Nicht Deutsche.	Total Schiffe.	Bestimmungsort.	Anzahl der Passagiere.
1852						
Febr.	12.	1	—	1	**Newyork**	129
"	20.	1	—	1	"	172
"	23.	1	—	1	"	218
"	27.	—	1	1	"	43
		3	1	4		562
März	5.	3	—	3	"	404
"	6.	7	—	7	"	1035
"	7.	1	—	1	"	81
"	11.	1	—	1	"	210
"	12.	1	—	1	"	94
"	13.	—	1	1	"	58
"	19.	4	—	4	"	561
"	20.	4	—	4	"	722
"	21.	2	—	2	"	270
"	23.	1	—	1	"	83
"	29.	2	—	2	"	316
		26	1	27		3834
April	1.	—	3	3	"	552
"	4.	2	—	2	"	468
"	5.	3	2	5	"	774
"	7.	—	1	1	"	400
"	9.	—	1	1	"	191
"	17.	1	1	2	"	291
"	18.	1	—	1	"	164
"	19.	1	—	1	"	139
"	21.	5	1	6	"	967
Transport		13	9	22		3946

Datum des Abgangs.		Flagge Deutsche.	Flagge Nicht Deutsche.	Total Schiffe	Bestimmungsort.	Anzahl der Passagiere.
Transport		13	9	22	**Newyork**	3946
1852 April	22.	1	1	2	"	405
"	23.	—	2	2	"	239
"	24.	2	2	4	"	597
"	27.	—	1	1	"	245
		16	15	31		5432
Mai	4.	1	—	1	"	108
"	6.	1	1	2	"	358
"	7.	3	3	6	"	963
"	8.	—	1	1	"	226
"	13.	1	—	1	"	198
"	16.	—	1	1	"	121
"	17.	—	2	2	"	222
"	18.	2	1	3	"	478
"	19.	2	—	2	"	182
"	20.	5	1	6	"	1061
"	21.	4	2	6	"	833
		19	12	31		4750
Juni	2.	1	—	1	"	1
"	6.	5	2	7	"	1060
"	7.	1	—	1	"	157
"	9.	1	—	1	"	396
"	17.	1	—	1	"	104
"	18.	—	1	1	"	92
"	19.	2	—	2	"	409
"	20.	1	1	2	"	433
"	22.	—	1	1	"	191
"	23.	1	—	1	"	216
		13	5	18		3059
Juli	4.	1	—	1	"	119
"	5.	4	2	6	"	1053
"	6.	1	—	1	"	165
Transport		6	2	8		1337

Datum des Abgangs.		Flagge		Total	Bestimmungsort.	Anzahl der Passagiere.
		Deutsche.	Nicht. Deutsche.	Schiffe.		
Transport		6	2	8	**Newyork**	1337
1852						
Juli	16.	—	1	1	"	70
"	19.	1	—	1	"	134
"	21.	4	1	5	"	1028
"	25.	1	—	1	"	188
		12	4	16		2757
August	5.	1	—	1	"	179
"	6.	2	2	4	"	824
"	7.	1	—	1	"	169
"	12.	1	—	1	"	219
"	13.	—	1	1	"	130
"	18.	1	—	1	"	111
"	20.	1	1	2	"	448
"	21.	2	1	3	"	602
"	22.	2	—	2	"	208
"	28.	1	—	1	"	100
		12	5	17		2990
Sept.	2.	1	—	1	"	103
"	4.	2	—	2	"	220
"	5.	3	—	3	"	350
"	6.	1	—	1	"	289
"	7.	1	—	1	"	251
"	24.	1	—	1	"	264
		9	—	9		1477
März	5.	1	—	1	**Baltimore**	275
"	8.	1	—	1	"	248
"	8.	1	—	1	"	192
"	19.	2	1	3	"	594
"	20.	1	—	1	"	194
"	23.	—	1	1	"	69
		6	2	8		1572

Datum des Abgangs.		Flagge. Deutsche.	Flagge. Nicht Deutsche.	Total Schiffe.	Bestimmungsort.	Anzahl der Passagiere.
1852						
April	4.	1	—	1	**Baltimore**	74
"	6.	1	—	1	"	83
"	14.	1	—	1	"	208
"	16.	1	—	1	"	198
"	18.	1	—	1	"	169
"	21.	1	—	1	"	93
"	24.	1	—	1	"	298
"	28.	1	—	1	"	245
		8	—	8		1368
Mai	6.	1	—	1	"	295
"	7.	2	—	2	"	287
"	20.	1	—	1	"	236
"	24.	1	—	1	"	210
"	27.	—	1	1	"	255
		5	1	6		1283
Juni	6.	1	—	1	"	232
"	7.	—	1	1	"	206
"	19.	2	—	2	"	389
"	20.	1	—	1	"	201
		4	1	5		1028
Juli	5.	4	—	4	"	641
"	21.	3	—	3	"	551
		7	—	7		1192
August	6.	1	2	3	"	778
"	21.	2	—	2	"	452
		3	2	5		1230
Sept.	5.	1	—	1	"	242
"	5.	1	—	1	"	138
		2	—	2		380

Datum des Abgangs.		Flagge. Deutsche.	Flagge. Nicht Deutsche.	Total Schiffe.	Bestimmungsort.	Anzahl der Passagiere.
1852						
März	19.	1	—	1	**Philadelphia**	91
"	20.	1	—	1	"	158
		2	—	2		249
April	5.	1	—	1	"	148
"	19.	1	—	1	"	100
		2	—	2		248
Mai	4.	1	—	1	"	119
"	22.	1	—	1	"	5
		2	—	2		124
Juni	21.	—	1	1	"	239
August	6.	1	—	1	"	106
März	4.	2	—	2	**Neworleans**	514
"	6.	1	—	1	"	227
"	19.	4	—	4	"	1002
		7	—	7		1743
April	4.	1	—	1	"	189
"	5.	2	1	3	"	759
"	18.	2	—	2	"	577
"	25.	1	—	1	"	337
"	30.	1	—	1	"	297
		7	1	8		2159
Mai	18.	1	—	1		136
August	19.	1	—	1	"	260
"	20.	1	—	1	"	235
"	21.	—	1	1	"	278
		2	1	3		773
Sept.	4.	7	4	11	"	2887
"	20.	—	2	2	"	577
"	24.	1	—	1	"	308
		8	6	14		3772

Datum des Abgangs.		Flagge. Deutsche.	Flagge. Nicht Deutsche.	Total Schiffe.	Bestimmungsort.	Anzahl der Passagiere.
1852						
März	19.	1	—	1	**Galveston**	185
April	4.	1	—	1	"	177
"	22.	1	—	1	"	196
"	28.	1	—	1	"	87
		3	—	3		460
Mai	12.	1	—	1	"	90
August	20.	2	—	2	"	212
Sept.	5.	1	—	1	"	142
"	15.	1	—	1	"	193
		2	—	2		335
August	19.	1	—	1	**Indianola**	92
"	24.	1	—	1	"	177
		2	—	2		269
Juli	30.	1	—	1	**Rio de Janeiro**	7
April	21.	—	1	1	**Quebec**	146
"	22.	—	1	1	"	144
"	23.	—	1	1	"	157
		—	3	3		447
Mai	4.	—	1	1	"	125
"	7.	1	1	2	"	246
"	18.	—	1	1	"	139
"	19.	—	1	1	"	130
		1	4	5		640
Juni	6.	—	1	1		125
August	20.	—	2	2		370

Recapitulation.

Monat.	Flagge. Deutsche.	Flagge. Nicht Deutsche.	Total Schiffe.	Bestimmungsort.	Anzahl der Passagiere.
1852					
Februar	3	1	5	**Newyork**	562
März	26	1	27	"	3834
April	16	15	31	"	5432
Mai	19	12	31	"	4750
Juni	13	5	18	"	3059
Juli	12	4	16	"	2757
August	12	5	17	"	2990
September	9	—	9	"	1477
	110	43	153		24861
März	6	2	8	**Baltimore**	1572
April	8	—	8	"	1368
Mai	5	1	6	"	1238
Juni	4	1	5	"	1028
Juli	7	—	7	"	1192
August	3	2	5	"	1230
September	2	—	2	"	380
	35	6	41		8008
März	2	—	2	**Philadelphia**	249
April	2	—	2	"	248
Mai	2	—	2	"	124
Juni	—	1	1	"	239
August	1	—	1	"	106
	7	1	8		966
März	7	—	7	**Neworleans**	1743
April	7	1	8	"	2159
Mai	1	—	1	"	136
August	2	1	3	"	773
September	8	6	14	"	3772
	25	8	33		8583

Monat.	Flagge. Deutsche.	Flagge. Nicht Deutsche.	Total Schiffe.	Bestimmungsort.	Anzahl der Passagiere.
1852					
März	1	—	1	**Galveston**	185
April	3	—	3	"	460
Mai	1	—	1	"	90
August	2	—	2	"	212
September	2	—	2	"	335
	9	—	9		1282
August	2	—	2	**Indianola**	269
Juli	1	—	1	**Rio de Janeiro**	7
April	—	3	3	**Quebec**	447
Mai	1	4	5	"	640
Juni	—	1	1	"	125
August	—	2	2	"	370
	1	10	11		1582

Nach Newyork . . .	in	153	Schiffen	24861	Passagiere
" Baltimore . .	"	41	"	8008	"
" Philadelphia .	"	8	"	966	"
" Neworleans .	"	33	"	8583	"
" Galveston . .	"	9	"	1282	"
" Indianola . .	"	2	"	269	"
" Rio de Janeiro	"	1	"	7	"
" Quebeck	"	11	"	1582	"
Zusammen	in	258	Schiffen	45558	Passagiere.

Von obigen 258 Schiffen führten:

Deutsche	Flagge	190	Schiffe
Nichtdeutsche	"	68	"

Anlage B.

VERZEICHNISS der von der Weser fahrenden See-Schiffe im Jahre 1852.

Anzahl.	Namen des Schiffes.	Namen des Capitains.		Bauart.	Lasten.	Flaggen-Nummer.	Namen der Rheder oder Correspondenten.	Nachweisung Flaggen-Nr.	siehe Nr. der Anzahl.
1	Aakus	C. Ebberfeld		Galliot	65	117	J. Lange in Vegesack.	1	siehe 59
2	Adami, J. H.	H. Bunje		Bark	180	105	H. H. Meier & Co.	2	„ vacat
3	Adelgunde	A. Beling		Brig	130	77	F. W. Wienholt & Sohn.	3	„ 141
4	Adelheid	D. D. Spille		Bark	175	160	C. F. Labusen.	4	„ 108
5	Adler	C. Hohorst		Schiff	300	70	C. L. Brauer & Sohn.	5	„ 242
6	Admiral	C. Wieting		Schiff	480	89	H. F. Weinhagen.	6	„ 177
7	Admiral Brommy	J. G. Poppe		Bark	470	213	Gebrüder Kulenkampff.	7	„ 143
8	Adolphine	J. Hohorst		Schiff	340	47	L. F. Kalkmann & Co.	8	„ 40
9	Aeolus	H. Lübben		Bark	400	127	J. H. & G. v. Lengerke.	9	„ 31
10	Agnes	F. G. Schelling		Schiff	310	144	H. H. Meier & Co.	10	„ 57
11	Albert	H. Reichl		Schiff	300	207	Gebrüder Kulenkampff.	11	„ 124
12	Alexander Barclay	E. Hein		Schiff	315	175	C. A. Heineken & Co.	12	„ 227
13	Alfred	D. Pundt		Bark	200	228	Faber & Fletcher	13	„ 24
14	Amaranth	J. D. Probst		Bark	360	63	D. H. Wätjen & Co.	14	„ 162
15	America	D. Gätjen		Bark	290	184	J. & G. Höpken.	15	„ 203
16	Anna	N. W. Hansen		Galliot	90	176	J. C. & W. Bley & Co.	16	„ 113
17	Anna	C. F. Evers		Bark	200	141	Lüdering & Co.	17	„ 164
18	Anna	J. Köhler		Brig	100	111	D. Hagens.	18	„ 51
19	Anna	H. Raschen		Bark	290	125	Lange & Grave.	19	„ 27
20	Anna Louise	H. Koster		Schooner	80	131	J. G. Hagemeyer.	20	„ 169
21	Antilla	F. Christoffers		Brig	140	93	C. Melchers & Co.	21	„ 78
22	Antoinette	W. Talla		Brig	110	201	Hoffmann & Leisewitz.	22	„ 209
23	Anton	D. Seemann		Kuff	30		Ulrichs & Claussen in Bremerhaven.	23	„ 116
24	Apollo	D. v. Hunteln.		Brig	125	43	F. L. Quentell.	24	„ 134
25	Argo	F. W. Bremer		Brig	110	49	R.	25	„ 195
26	Aristides	F. Feldhusen		Schiff	380	198	F. L. Quentell	26	„ 184
27	Arminius	G. Nordenholz		Brig	100	19	Güldemeister & Ries.	27	„ 127
28	August Eberhard	H. Henke		Schoonerbrig	125	183	F. G. Hagemeyer.	28	„ 34
29	Auguste	G. C. Langenberg		Brig	145	137	J. W. Bastian Söhne.	29	„ 194
30	Auguste	T. Lüdering		Schiff	520	206	E. C. Schramm & Co.	30	„ 103
31	Auguste & Meline	G. v. Lübeke		Brig	140	9	J. Lange Sohns Wwe. & Co.	31	„ 82
32	Aug. Heineken	C. Geerken		Schiff	315	179	C. A. Heineken & Co.	32	„ 74
		H. Erichs		Bark	300	31	R. R. Reinken.	33	„ 112
		H. Meierdirks		Schiff	325	28	E. C. Schramm & Co.	34	„ 208
		H. Haesloop		Bark	490	164	N. Gloystein Söhne.	35	„ 42
36	Beta	G. Poppe		Bark	225	239	J. G. Poppe Wwe. & Sohn.	36	„ 148
37	Betty	H. Schierenbeck		Brig	85	86	A. W. Gruner & Söhne.	37	„ 80
38	Bolivar	H. v. Hagen		Brig	110	227	R. Wätjen.	38	„ 101
39	Bremen	B. D. Köper		Brig	130	209	Capitain.	39	„ 62
40	Bremerhaven	C. Hilken		Schiff	400	8	L. F. Kalkmann & Co.	40	„ 239
41	Buddecke, J. W.	C. G. Clodius		Schoonerbrig	115	55	Capitain.	41	„ 150
42	Bürgermeister Smidt	M. Wencke jun.		Brig	100	39	C. Focke Wwe. & Sohn.	42	„ 8
43	Canopus	C. H. Buschmann		Schoonerbrig	100	242	Droste & Heyman	43	„ 146
44	Carl & Eduard	D. Bosse		Brig	155	69	C. Focke Wwe. & Sohn.	44	„ 25
45	Caroline	L. Stricker		Bark	250	178	F. M. Vietor Söhne.	45	„ 91
46	Catharine	H. Geers		Galliot	55	66	J. Meyhofm & Sohn.	46	„ 74
47	Ceres			Bark	260	241	Seekamp & Tewes.	47	„ 219
48	Charles Edward	Poppe		Bark	150	68	C. Brass.	48	„ 123
49	Charles Ferdinand	L. Hettmeyer		Brig	135	62	W. Haas jun.	49	„ 158
50	Charlotte	G. Günther		Bark	200	162	C. L. Brauer & Sohn.	50	„ 41
51	Christine	J. E. Block		Schoonerbrig	95	18	Heydorn & Co.	51	„ 121
52	Clara	F. Bosse		Brig	140	90	C. Focke Wwe. & Sohn.	52	„ 88
53	Clarissa	J. Hoehne		Brig	135	74	Dransfeld & Cordes.	53	„ 211
54	Clementine	J. F. Dannemann		Bark	215	223	J. F. W. Iken & Co.	54	„ 63
55	Columbia PS.	S. Geerken		Bark	320	210	D. H. Wätjen & Co.	55	„ 72
56	Condor	G. Bosse		Brig	125	158	H. Bosse in Burg.	56	„ 49
57	Constitution	J. D. Loth		Bark	190	10	H. H. Meier & Co.	57	„ 122
58	Copernicus	H. Wieting		Bark	340	187	N. Gloystein Söhne.	58	„ 96
59	Coriolan	H. Wulff		Bark	310	1	Arens & Bahr.	59	„ 224
60	Courier	J. Havighorst		Brig	100	138	G. Duckwitz.	60	„ 48
61	Creole	N. Dannemann		Brig	100	154	F. Lüpking.	61	„ 44
62	Creole	H. Wessels		Bark	120	43	A. Papendieck.	62	„ 5
63	Delphin	J. Aldag		Schoonerbrig	75	59	Stohmann & Böving.	63	„ 193
64	Dettmar	G. Havighorst		Brig	120	98	Finke & Co.	64	„ 149
65	Diamant	T. Payeken		Bark	140	109	G. Duckwitz.	65	„ 207
66	Diana	J. D. Hein		Bark	250	192	G. Smidt.	66	„ 53
67	Don Quixote	J. W. Oest		Brig	115	189	C. F. Plump & Co.	67	„ 136
68	Dorothea	F. W. Maas		Brig	115	148	J. C. & W. Bley & Co.	68	„ 217
69	Eberhard	C. Trevirauus		Bark	400	236	Gebrüder Focke.	69	„ 3
70	Edmund	H. Wehmann		Bark	500	196	C. L. Brauer & Sohn.	70	„ 128
71	Eduard	D. Ballehr		Galliot	90	51	J. G. Hagemeyer.	71	„ 230
72	Eleonore & Henriette	L. Deneken		Brig	125	61	G. H. & C. Primavesi.	72	„ 144
73	Elise	J. H. Gätjen		Schiff	250	108	J. D. Köncke Herm. Sohn.	73	„ 176
74	Elise & Charlotte	J. S. Kortlang		Brig	150	36	B. Grovermann & Co.	74	„ 231
75	Elisabeth	G. L. Sammy.		Bark	220	95	Lüdering & Co.	75	„ 220
76	Elizabeth	J. Dannemann.		Bark	340	131	Faber & Fletcher.	76	„ 30
77	Ella	J. Erdmann		Bark	315	100	Faber & Fletcher.	77	„ 87
78	Emigrant PS.	C. Andressen		Schiff	340	21	H. H. Meier & Co.	78	„ 88
79	Emma	D. Edzard.		Bark	300	150	C. L. Brauer & Sohn.	79	„ 200
80	Emma	F. R. Stöver		Brig	115	140	F. Möller Söhne.	80	„ 52
81	Ernestine	E. Frerichs		Schiff	500	157	C. L. Brauer & Sohn.	81	„ 91
82	Ernst Moritz Arndt	A. Hoeke		Schiff	480	35	Frederik Delius und Sohn.	82	„ 229
83	Estafette	D. Hügemann		Brig	105	115	v. Buttel & Stisser.	83	„ 21
84	Europa	E. Wieting		Schiff	300	171	D. H. Wätjen & Co.	84	„ 250
85	Evan Dumas	J. Jaburg		Schooner	95	159	Capitain in Vegesack.	85	„ 75
86	Favorite	Frk. Meyerdierks		Bark	190	41	L. F. Kalkmann & Co.	86	„ 106
87	Figaro	J. Beckmann		Bark	125	112	E. Tecklenborg.	87	„ 92
88	Fortuna	G. L. Habbert		Brig	130	57	Dransfeld & Cordes.	88	„ 105
89	Franziska	A. Hagedorn		Bark	240	218	F. L. Quentell.	89	„ 77
90	Friedrich August	L. Rust		Galliot	30	190	F. Sanders.	90	„ 204
91	Gagern, H. v.	C. P. Reimers		Schiff	500	50	H. H. Meier & Co.	91	„ 213
92	Garonne	F. Christoffers		Schoonergalliot	120	97	C. Melchers & Co.	92	„ 110
93	Gazelle	M. Bunje		Brig	100	185	Gebr. Focke.	93	„ 117
94	Gellert	H. Bilder		Schiff	450	240	F. L. Quentell.	94	„ 132
95	George Delius	J. G. Hinrichson		Brig	120	31	Delius & Schumacher.	95	„ 166
96	George Duckwitz	J. H. Schäffer.		Brig	175	65	G. Duckwitz.	96	„ 241
97	George Washington	M. Probst		Schiff	300	146	F. Möller Söhne.	97	„ 236
98	George & Ludwig	J. Stürje		Bark	180	163	Johs. Tideman.	98	„ 73
99	Germania	C. J. Smith		Brig	120	181	B. Grovermann & Co.	99	„ 65
100	Gil Blas	J. Rose		Brig	120	120	Gebr. Kulenkampff.	100	„ 98
101	Göthe	J. H. Homann		Schiff	340	200	D. H. Wätjen & Co.	101	„ 166
102	Gustav	H. v. Santen		Bark	425	142	Gebr. Kulenkampff.	102	„ 83
103	Hansa	A. Brinkama		Bark	210	220	B. Grovermann & Co.	103	„ 199
104	Hansa	H. Büsing.		Schiff	365	174	Südsee-Verein.	104	„ 1
105	Heinrich	F. Kohn		Schooner	85	99	Heydorn & Co.	105	„ 218
106	Helene	C. Böse		Schoonergalliot	70	156	Capitain.	106	„ 100
107	Helene	J. Hachtmann		Brig	120	153	L. F. Kalkmann & Co.	107	„ 133
108	Helene	J. F. Volkmann		Schiff	520	4	F. M. Vietor Söhne.	108	„ vacat
109	Henriette	W. Greve		Bark	155	199	J. F. W. Iken & Co.	109	„ 223
110	Henriette	M. Piesing		Brig	135	103	Lange & Grave.	110	„ 210
111	Henriette	H. Habenbeck		Schooner	85	139	Johannes Tideman.	111	„ 19
112	Henrique	C. P. Haesloop		Schooner	70	37	J. Jung.	112	„ 192
113	Hercules	M. v. Thulen		Bark	150	16	C. Melchers & Co.	113	„ 9
114	Herder	J. F. v. Hagen		Bark	320	245	D. H. Wätjen & Co.	114	„ 115
115	Hermann	E. F. Schäfer		Brig	150	128	G. Duckwitz.	115	„ vacat
116	Hermanna	H. Quenz		Schoonergalliot	70	23	J. B. Dohrmann Wwe. in Vegesack.	116	„ 187
117	Hermann Daniel	F. Haesloop		Schooner	80	104	J. Tideman.	117	„ 70
118	Hermann Louis	A. Haesloop		Schoonergalliot	55	165	L. F. Kalkmann & Co.	118	„ 162
119	Hermine	H. A. Ricklefs		Schooner	40	202	Ulrichs & Claussen in Bremerhaven.	119	„ 20
120	Hermine	H. Raschen		Schiff	350	87	F. M. Vietor Söhne.	120	„ 138
121	Hero	H. Weydemann		Brig	190	56	M.	121	„ 160
122	Herschel	H. Raschen		Brig	125	64	Lange & Grave	122	„ 29
123	Hesperus	O. C. Gustaves		Brig	120	53	J. Tideman.	123	„ 138
124	Hiram	J. Grabau		Brig	100	11	L. F. Kalkmann & Co.	124	„ 141
125	Hohenstauffen	C. Lamke		Bark	220	216	Hachez & Müller.	125	„ 102
126	Hudson	H. Hohorst		Schiff	280	250	Konitzky & Thiermann.	126	„ 179
127	Humboldt	D. Beenken		Schiff	460	27	J. F. W. Iken & Co.	127	„ 10
128	Jacob Grosse	W. Kompff		Brig	125	78	J. E. Grosse.	128	„ 140
129	Jason	D. Schilling		Bark	275	229	Konitzky & Thiermann.	129	„ 97
130	India	F. Kükens		Bark	280	243	C. Melchers & Co.	130	„ 221
131	Johann Carl	G. Jaburg		Bark	165	208	W. A. Fritze & Co.	131	„ 68
132	Johs. Ed. Grosse	F. A. Wiegmann		Brig	130	113	J. E. Grosse.	132	„ 238
133	Johann Georg	C. Wessels		Bark	180	119	Capitain.	133	„ 79
134	Johann Lange	J. Lamcke		Schiff	320	24	Lange & Grave.	134	„ 139
135	Johann Smidt	H. Wark		Schiff	500	224	Südsee-Verein.	135	„ 150
136	Johanna	D. Jachens		Bark	190	75	Güldemeister & Ries.	136	„ 107
137	Johanna Caesar	G. Elberfeld		Brig	120	197	W. H. Caesar.	137	„ 64
138	Johannes	T. v. Tritzen		Schiff	360	135	Gebr. Kulenkampff.	138	„ 197
139	Joseph Haydn	H. Goosmann		Schiff	310	151	C. A. Heineken & Co.	139	„ 106
140	Josephine	P. Sandstedt		Brig	140	145	H. W. Wilke & Co.	140	„ 81
141	Itzstein & Welcker	H. Bosse		Schiff	470	3	F. J. Wichelhausen & Co.	141	„ 56
142	Juliane	F. Lübjes		Bark	290	167	W. A. Fritze & Co.	142	„ 85
143	Julia	T. C. Cattermole		Schooner	90	7	Per.	143	„ 4
144	Julie	J. H. Burhorn		Bark	250	81	Droste & Heyman.	144	„ vacat
145	Julius	J. Klockgeter		Schiff	500	249	Gebr. Kulenkampff.	145	„ 183
146	Juno	D. Edzard.		Bark	350	48	C. L. Brauer & Sohn.	146	„ 98
147	Kepler	J. D. Krudop		Bark	325	215	N. Gloystein Söhne.	147	„ 35
148	Kosmos	J. Horstmann		Bark	260	40	H. H. Meier & Co.	148	„ 118
149	Kunigunde	L. Lorenzen		Brig	130	72	W. A. Fritze & Co.	149	„ 2
150	Leander	J. Wilmsen		Brig	165	152	C. Melchers & Co.	150	„ 143
151	Leibnitz	H. G. D. Wieting		Schiff	430	246	F. L. Quentell.	151	„ 181
152	Leontine PS.	W. J. Arisans		Schiff	430	46	D. H. Wätjen & Co.	152	„ 202
153	Leontine	G. Thormann		Bark	200	222	G. Smidt.	153	„ 84
154	Lesmona	L. Geerken		Brig	220	191	W. A. Fritze & Co.	154	„ 171
155	Lessing	H. Friedrichs		Bark	195	237	A. Duckwitz.	155	„ 167
156	Lissy	J. Schultz		Schoonergalliot	80		Ulrichs & Claussen in Bremerhaven.	156	„ 104
157	Livonia	A. Huntemann		Bark	210	238	J. H. & G. v. Lengerke.	157	„ 12
158	Louis	C. F. Schanz		Bark	155	54	L. F. Kalkmann & Co.	158	„ 16
159	Louise	J. D. Plate		Brig	100	91	D. Hagens.	159	„ 175
160	Louise Caesar	T. Weissenborn		Brig	95	136	W. H. Caesar.	160	„ 45
161	Louise Friederike	C. Niemaber		Brig	130	42	D. G. Roghé.	161	„ 239
162	Louise Marie PS.	C. Wencke jun.		Schiff	270	133	D. P. Stucken & Sohn.	162	„ 99
163	Louisiana PS	H. Batjer		Schiff	300	225	D. H. Wätjen & Co.	163	„ 28
164	Magdalena PS.	H. Kuhlmann		Bark	250	17	D. H. Wätjen & Co.	164	„ 15
165	Magnet	G. Haesloop		Schoonerbrig	100	188	Lange & Grave.	165	„ 93
166	Margaret	C. Osterlah		Brig	120	114	A. W. Gruner & Söhne.	166	„ 206
167	Margarethe	C. Lange		Brig	115	173	Lange & Grave.	167	„ 58
168	Maria	H. Osterloh		Bark	250	20	Gudewill & Upmann.	168	„ 165
169	Maria	J. D. Reimers		Galliot	55	32	J. C. & W. Bley & Co.	169	„ 67
170	Maria Anna	H. v. Rittern		Galliot	95	226	J. Tideman.	170	„ 99
171	Maria Franziska	C. Lohmann		Bark	160	172	C. Focke Wwe. & Sohn.	171	„ 154
172	Marianne	A. Brinkama		Brig	140	214	B. Grovermann & Co.	172	„ 66
173	Marianne	G. Wallrabe		Brig	162	44	Gebr. Focke.	173	„ vacat
174	Marianne	F. G. Warkmeister		Schiff	300	212	H. F. Weinhagen.	174	„ 212
175	Marie	J. Otten		Brig	120	177	Finke & Co.	175	„ 137
176	Marie	F. Ruyter		Bark	180	82	W. A. Fritze & Co.	176	„ 26
177	Marie & Auguste	M. Raske		Brig	130	6	G. H. & C. Primavesi.	177	„ 109
178	Marie & Louise	C. N. Nollenius		Brig	115	81	B. Grovermann & Co.	178	„ 101
179	Martha	H. Klockgeter		Schiff	250	143	L. F. Kalkmann & Co.	179	„ 22
180	Mathilde	H. v. Buttel		Brig	135	80	v. Buttel & Stisser.	180	„ 119
181	Mathilde	F. C. Haase		Schoonergalliot	65	169	Capitain in Vegesack.	181	„ 185
182	Mentor	C. C. Hodmann		Brig	95	14	G. Duckwitz.	182	„ 214
183	Mercur	L. Müller		Schoonerbrig	100	162	Seekamp & Tewes.	183	„ 20
184	Meta PS.	C. de Harde		Schiff	300	26	H. H. Meier & Co.	184	„ 11
185	Metta	J. Menke		Bark	185	203	Fischer & Sohn.	185	„ 11
186	Minna	H. Denker		Bark	230	110	Faber & Fletcher.	186	„ 206
187	Mississippi	O. W. Henrici		Bark	400	130	J. Lange Sohns Wwe. & Co.	187	„ 58
188	Moctezuma	C. Pfannkuche		Brig	85	235	M.	188	„ 165
189	Nanny & Emma	J. W. Dieckmann		Schooner	80	152	F. W. Hoblt.	189	„ 67
190	Neptun	H. Hilken		Schiff	460	217	J. F. W. Iken & Co.	190	„ 99
191	Neptun	C. Vespermann		Bark	205	33	C. L. Brauer & Sohn.	191	„ 154
192	Norma	A. Horstmann		Bark	245	126	Konitzky & Thiermann.	192	„ 66
193	Ocean	H. Jacobs		Brig	130	71	H. R. Reinken.	193	„ vacat
194	Ocean	J. E. Jansen		Schiff	440	29	J. D. Köncke Herm. Sohn.	194	„ 212
195	Ohio	H. Bramsdrett		Bark	280	25	C. A. Brandt Nachfolger.	195	„ 137
196	Olbers	C. H. Fechter		Schiff	500	96	D. H. Wätjen & Co.	196	„ 26
197	Oliver	J. H. Schwart.		Schooner	80	155	J. Lange in Vegesack.	197	„ 109
198	Orion	F. Schwartje		Bark	200	248	F. A. Gudewill.	198	„ 11
199	Otaheite	L. Wieting		Schiff	360	116	Südsee-Verein.	199	„ 153
200	Paqt. de Bas Ayres (Orient)	W. Lauer		Schoonerbrig	95	205	A.	200	„ 163
201	Patria	H. W. Sippel		Bark	270	60	B. Grovermann & Co.	201	„ 126
202	Patriot	J. H. Cassens		Schiff	315	170	F. A. Gudewill.	202	„ 170
203	Pauline	H. Münchhausen		Brig	125	15	A. W. Gruner & Söhne.	203	„ 38
204	Pauline	J. Stelljes		Schiff	260	101	J. Lange Sohns Wwe. & Co.	204	„ 13
205	Pfeil	H. Rothfoss		Schooner	40	182	Heydorn & Co.	205	„ vacat
206	Philadelphia PS.	H. A. Hollmann		Bark	190	186	Plate & Co.	206	„ 234
207	Phönix	J. H. Dierks		Brig	120	73	G. Duckwitz	207	„ 216
208	Plata	J. C. Bering		Brig	130	38	R.	208	„ 225
209	Post	H. W. Haake		Schiff	340	22	Delius & Schumacher.	209	„ 188
210	President Smidt	D. Meyer		Schiff	380	124	J. F. W. Iken & Co.	210	„ 69
211	Rafael Arroyo	F. Müller		Brig	135	58	G. H. & C. Primavesi.	211	„ 155
212	Rebecca	R. H. Kasseboim.		Schiff	280	194	J. F. W. Iken & Co.	212	„ 56
213	Rebecca	R. H. Koch		Galliot	95	102	Ulrichs & Claussen in Bremerhaven.	213	„ 94
214	Regulus	H. Wencke		Brig	150	204	Johannes Tideman.	214	„ 47
215	Republik	S. H. Austin		Schiff	400	219	D. H. Wätjen & Co.	215	„ 43
216	Richard Cobden	R. Ballehr		Bark	260	233	Faber & Fletcher.	216	„ 130
217	Rio Packet	M. Wencke sen.		Schoonerbark	160	76	Johs. Tideman.	217	„ 230
218	Rudolph	M. Spille		Schoonerbrig	85	118	Hoffmann & Leisewitz.	218	„ 114
219	Sauser	C. Hasse		Brig	120	52	G. Smidt.	219	„ 151
220	Schiller	G. Bahr		Schiff	340	85	D. H. Wätjen & Co.	220	„ 94
221	Solon	H. Balloer		Bark	180	147	Capitain.	221	„ vacat
222	Sophie	N. Bundessen		Bark	200	30	L. F. Kalkmann & Co.	222	„ 247
223	Sophie	W. Francke		Bark	165	123	J. F. W. Iken & Co.	223	„ 130
224	Sophie			Brig	65	67	H. Krak.	224	„ 230
225	Stephani	J. Lamke		Bark	320	234	Lange & Grave.	225	„ 114
226	Tell	J. Haesloop		Schooner	70	88	G. Smidt.	226	„ 151
227	Teutonia	J. H. Bolling		Brig	130	12	C. Melchers & Co.	227	„ 94
228	Theodor Körner	C. H. W Schierenberg		Bark	300	92	Güldemeister & Ries.	228	„ 47
229	Uhland PS.	J. Wächter		Schiff	620	5	H. H. Meier & Co.	229	„ 242
230	Vater Gruner	B. Kehrmann		Bark	195	244	A. W. Gruner & Söhne.	230	„ 43
231	Vesta	J. H. Haase		Brig	140	83	Finke & Co.	231	„ 130
232	Virginia	D. Klamp		Bark	240	79	Capitain.	232	„ 230
233	v. Vincke	F. Harde		Bark	180	230	Fr. Delius und Sohn.	233	„ 114
234	Wanderer	D. Rose		Brig	110	232	Lange & Grave.	234	„ 151
235	Wassily Schukoff	C. D. Ebberfeld		Schoonerbrig	85	168	D. P. Stucken & Sohn.	235	„ 94
236	Weser	J. H. Westermeyer	G.	Brig	185	107	H. Schröder Fr. Sohn.	236	„ 47
237	Westphalia PS.	H. Wessels		Schiff	270	211	H. H. Meier & Co.	237	„ 43
238	Wichelhausen, F. J.	J. M. Lüssen		Schiff	440	149	F. J. Wichelhausen & Co.	238	„ 130
239	Wieland	H. Henke		Bark	320	45	D. H. Wätjen & Co.	239	„ 230
240	Wilhelmine	J. D. Ibilder		Brig	200	94	G. Duckwitz.	240	„ 114
241	Wilhelmine	C. Wencke		Bark	215	106	L. Delius & Co.	241	„ 151

Sämmtliche 241 Seeschiffe halten zusammen an Lasten ca. 51,933. Es sind darunter 52 volle Schiffe, 78 Barkschiffe, 73 Brigs, 10 Schoonerbrigs, 1 Schoonerbark, 8 Galliosten, 6 Schoonergalliosten, 12 Schooner und 1 Kuff.

Anlage C.

VERZEICHNISS der unter **Oldenburgischer Flagge** von der **Weser** fahrenden **See-Schiffe** für das Jahr 1852.

Anzahl.	NAMEN des Schiffes.	NAMEN des Capitains.	Bauart.	Lasten.	Flaggen-Nummer.	Namen der Rheder und Correspondenten.	Wohnort derselben.	Nachweisung Flaggen-Nr. siehe / Nr. der Anmeld.
1	Adler	C. H. Schwarting	Schooner	90	88	J. Spohler & Cons.	Brake.	1 siehe 15
2	Alida	M. Röfer	Kuff	46	45	Capitain	Weserdeich.	2 „ 35
3	Alida	C. Sanderfeld	Schoonergalli.	85	7	F. Hennings, Capitain & Cons.	Weserdeich.	3 „ 36
4	Alida	D. Trüper	Galliot.	64	22	Capitain	Fuelhausen.	4 „ 121
5	Alliance G¼	H. Kölln	Brig	125	104	H. Ehlers & Cons.	Elsfleth.	5 „ 77
6	Annerland	J. F. Fehrs	Bark	215	113	J. D. Bruder & Cons.	Zwischenahn.	6 „ 115
7	Anser	J. H. Casselohn	Schooner	95	116	J. F. Hayes & Cons.	Weserdeich.	7 „ 2
8	Anna Elise	J. L. Oltmanns	Schoonergalli.	90	21	G. Wempe & Cons.	Elsfleth.	8 „ 131
9	Anna Elise	H. G. Schwierhel	Schooner	115	25	J. Ahlers & C. J. Bergstede	Elsfleth.	9 „ 61
10	Anna Johanna	R. D. Bunjo	Kuff	56	80	R. Bunjo	Lemwerder.	10 „ 110
11	Archimedes	H. W. A. Pfaff	Schoonerbrig.	125	60	G. C. Heye, Capitain & Cons.	Elsfleth.	11 „ 100
12	Ariel	J. F. Warns	Schoonerbrig.	110	110	J. F. Warns, G. Wempe & Cons.	Elsfleth.	12 „ 73
13	Augusl G¼	W. J. Gerdes	Bark	150	100	Steedinger Compagnie	Dreysielen.	13 „ 56
14	Aurora	J. H. Braue	Galliot.	55	86	G. Steenken & Capitain	Weserdeich.	14 „ 117
15	Austria G¼	H. Fassilius	Bark	145	1	A. Tobias & Co. u. Köppers & Co.	Brake.	15 „ 90
16	Baltimo	H. C. L. Riefe	Schooner	90	122	R. H. Linnsen Schne	Delmenhorst.	16 „ 63
17	Bauermann	G. Bulling	Schooner	100	40	J. Braue & Cons.	Bettinghühren.	17 „ 89
18	Becker, J. H.	G. Wachtendorf	Schoonergalli.	110	54	J. H. Becker	Elsfleth.	18 „ 97
19	Beta	N. Knebel	Brig	100	87	R. H. Steenken	Brake.	19 „ 8
20	Betty	J. H. Schäfer	Schoonergalli.	80	98	R. C. Schumacher & Capt.	Elsfleth.	20 „ 4
21	Bullen	J. H. Bremers	Galliot.	55	76	G. Gross	Brake.	21 „ 23
22	Carita	J. F. Hays jun.	Schooner	80	48	J. F. Hays	Weserdeich.	22 „ 91
23	Catharina	P. F. A. Schumacher	Galliot.	63	23	H. Schumacher	Elsfleth.	23 „ 9
24	Catharina	D. Strenge	Schnebg. 3M.	83	129	Capitain	Fuelhausen.	24 „ 67
25	Catharine Elise	H. Meiners	Schooner	75	93	Capitain	Brake.	25 „ 55
26	Charlotte	F. Vogeley	Schoonergalli.	80	89	Kanzelmeyer & Capitain	Elsfleth.	26 „ 129
27	Christina	J. H. Kähler	Schoonergalli.	85	79	J. F. Hays	Weserdeich.	27 „ 99
28	Concordia	J. H. Lübcken	Schoonergalli.	100	37	J. H. Becker & Capitain	Elsfleth.	28 „ 59
29	Concordia	C. T. Wragge	Schoonerbrig.	120	133	Köppen & Cons.	Brake.	29 „ 44
30	Courier	C. G. Röfer	Schoonergalli.	90	91	J. Braue & Cons.	Weserdeich.	30 „ 45
31	Courier	E. G. Stindt	Schooner	75	68	E. Stindt & Cons.	Elsfleth.	31 „ 82
32	Delphin	P. L. Peters	Schoonergalli.	85	69	Capitain	Brake.	32 „ 116
33	Demuth	J. H. Oltmanns	Schooner	75	103	H. Oltmanns	Elsfleth.	33 „ 28
34	Diana	H. Pape	Schoonergalli.	75	64	R. F. Mahde	Weserdeich.	34 „ 56
35	Einigkeit	C. Punst	Galliot.	45	47	Capitain	Weserdeich.	35 „ 40
36	Elise	J. H. Focken	Schoonergalli.	60	3	A. Tobias & Co.	Brake.	36 „ 17
37	Elise	J. H. Krueg	Schoonergalli.	85	102	D. H. C. Bergstede & L. Groninger	Elsfleth.	37 „ 81
38	Elise	H. Röfer	Galliot.	100	57	J. H. Becker & Capitain	Elsfleth.	38 „ 119
39	Elsfleth	C. Kölln	Bark	160	95	C. J. Bergstede, J. Ahlers & Cons.	Elsfleth.	39 „ 102
40	Emanuel	E. Bert	Galliot.	70	39	Capitain & Cons.	Elsfleth.	40 „ 4
41	Emanuel	A. Horstmann	Galliot.	70	81	Capitain	Rüstersiehl.	41 „ 46
42	Emanuel	J. H. Meacke	Galliot.	60	83	Capitain	Brake.	42 „ 25
43	Emma	T. Greve	Schoonergalli.	80	59	J. H. Becker & Capitain	Elsfleth.	43 „ 22
44	Emma & Friederike	H. Addicks	Galliot.	65	22	F. C. v. Buttel & Capitain	Dreyschlüppk.	44 „ 99
45	Erbgrossherzog v. Oldenb.	F. C. Lohse	Schoonergalli.	85	33	R. Lohse sen.	Elsfleth.	45 „ 68
46	Erede	C. Frage	Schoonergalli.	80	53	Capitain	Elsfleth.	46 „ 94
47	Eudora	J. H. Fuge	Schoonergalli.	75	61	J. H. Fuge, E. Stindt & Cons.	Elsfleth.	47 „ 60
48	Felix	R. D. Segelade	Schooner	110	99	G. Wurthmann & Capitain	Elsfleth.	48 „ 18
49	Flora	C. Plate	Schoonergalli.	90	35	Bergstede Sohn, Groninger & Capt.	Elsfleth.	49 „ 128
50	Friederike	H. F. Schmidt	Kuff	40	38	D. Schmidt	Weserdeich.	50 „ 70
51	Friederike & Augusta G¼	F. Strixen	Brig	120	2	A. Tobias & Co. u. Köppers & Co.	Brake.	51 „ 107
52	Gesina	C. G. Beermann	Schoonergalli.	105	64	J. H. Becker, Romin & Capitain	Elsfleth.	52 „ 118
53	George	W. G. Thöle	Bark	190	108	Capitain & Consorten	Lemwerder.	53 „ 50
54	Gesina	J. F. Hagemann	Galliot.	55	19	J. H. Menke Wwe.	Lienen.	54 „ 11
55	Gesina	R. H. Koch	Galliot.	50	27	Capitain	Rüstersiehl.	55 „ 135
56	Gesine	G. Braue	Schoonergalli.	100	13	J. F. Haye & B. F. Heinecken Wwe.	Weserdeich.	56 „ 86
57	Gesine	M. Casselohn	Schoonerbrig.	100	122	Capitain	Lienen.	57 „ 24
58	Gesine	M. Möhle	Schoonerbrig.	105	84	C. Sanderfeld, B. D. Rabe & Cons.	Wesmd. Brücken.	58 „ 113
59	Gesine	G. Röfer	Schoonergalli.	90	30	R. Röfer	Weserdeich.	59 „ 104
60	Harmonie	J. H. Metz jun.	Kuff	50	74	J. H. Metz sen. & Capt.	Elsfleth.	60 „ 28
61	Heinrich	J. Brunsend	Schoonergalli.	80	9	O. H. Klappenberg & Capt.	Elsfleth.	61 „ 31
62	Helena	J. C. Warns	Schoonergalli.	70	34	Capitain	Elsfleth.	62 „ 22
63	Helene	G. Behrens	Schoonergalli.	70	17	Capitain	Elsfleth.	63 „ 83
64	Hermann	G. Reisen	Schoonergalli.	80	111	Capitain	Elsfleth.	64 „ 95
65	Hermann Theodor	B. A. Müller	Brig	100	90	Capitain	Dreyscien.	65 „ 24
66	Hermina	J. E. Schäler sen.	Kuff	25	46	Capitain	Oldenburg.	66 „ 96
67	Hermine	J. B. Cornelius	Schoonergalli.	78	95	Capitain	Elsfleth.	67 „ 68
68	Heros	J. Mönich	Schooner	100	51	J. H. Becker, D. Mönich & Cons.	Elsfleth.	68 „ 120
69	Herzog Elimar	J. D. Stindt	Schooner	140	128	F. Stindt, Capitain & Cons.	Elsfleth.	69 „ 73
70	Janus	D. Rabe	Schoonergalli.	100	56	E. L. Dickmann, Ribecken & Capt.	Warfleth.	70 „ 37
71	Janus	C. Paulsen	Brig	140	114	H. Ehlers, H. Wessels & Capt.	Elsfleth.	71 „ 10
72	Johann	J. Geede	Schoonergalli.	65	7	Capitain	Brake.	72 „ 45
73	Johann Friedrich	G. Böhm	Schoonergalli.	100	12	Capitain	Fuelhausen.	73 „ 112
74	Johanna	J. D. Hein	Bark	290	118	J. H. Becker & Capt.	Elsfleth.	74 „ 42
75	Johanne Catharine G¼	K. Mactens	Schoonergalli.	55	44	R. H. Steenken	Brake.	75 „ 58
76	Johanna Gesina	J. F. Sanderfeld	Kuff	60	72	B. Siebje & Capt.	Weserdeich.	76 „ 108
77	Jonas	Vacat	Brig	140	5	A. Tobias & Co.	Brake.	77 „ 14
78	Iris	H. H. Steenken	Schoonergalli.	75	101	G. Steenken	Weserdeich.	78 „ 19
79	Iris	G. Wöhlers	Schoonergalli.	70	105	D. Siebje & Capt.	Weserdeich.	79 „ 1
80	Jane	R. Bark	Bark	120	130	J. C. Bergstede, Ahlers & Cons.	Elsfleth.	80 „ 95
81	Jupiter	D. Wachtendorf	Galliot.	55	41	J. H. Becker	Elsfleth.	81 „ 98
82	Kiewiet	R. Block	Brig	60	127	G. Gross	Brake.	82 „ 23
83	Leo	J. H. Gardes	Schooner	80	70	R. H. Steenken & Capt.	Brake.	83 „ vacat
84	Louise	H. Lübken	Schoonergalli.	100	52	J. H. Becker & Capitain	Elsfleth.	84 „ 30
85	Louise Henriette	J. F. Wurthmann	Schoonergalli.	80	78	C. J. Bergstede & Capt.	Elsfleth.	85 „ 65
86	Lucie	D. Horstmann	Galliot.	65	63	Capitain	Lemwerder.	86 „ 54
87	Lucie	J. H. Schumacher	Schoonergalli.	75	107	Capitain	Elsfleth.	87 „ 26
88	Magdalena	J. Bert	Schooner	100	131	Capitain	Elsfleth.	88 „ 46
89	Margaretha	W. Friedrichs	Schoonergalli.	75	48	Capitain	Fuelhausen.	89 „ 12
90	Margarethe, Frau.	C. B. Jansen	Kuff	50	16	R. H. Steenken	Brake.	90 „ 78
91	Margret	J. E. Schäfer jun.	Schooner	70	24	Capitain	Oldenburg.	91 „ 37
92	Maria	B. H. Schwerdtmann	Kuff	50	31	Capitain	Lemwerder.	92 „ 32
93	Marianne	J. Johannsen	Galliot.	60	49	C. Paulsen	Lienen.	93 „ 39
94	Mathilde	D. Buffoer	Schoonergalli.	80	97	R. Glüsing	Warfleth.	94 „ 153
95	Mathilde	B. Schäfer jun.	Schoonerbrig.	100	71	Capitain	Lienen.	95 „ 87
96	Mathilde	H. Warnke	Schoonergalli.	75	73	H. Oltmanns, Capt. & Cons.	Bardenfleth.	96 „ 53
97	Mathilde Henriette	E. Weydemann	Schoonergalli.	70	29	Capitain	Gaspe.	97 „ 134
98	Mercur	G. Braue	Galliot.	95	92	C. H. Bulling, Capt. & Cons.	Weserdeich.	98 „ 12
99	Mona	H. C. Springer	Schoonerbrig.	110	50	R. C. Schumacher	Elsfleth.	99 „ 84
100	Neptun	D. W. Schweichel	Schoonerbrig.	130	11	C. J. Bergstede & Cons.	Elsfleth.	100 „ 113
101	Nette Christine	J. D. Sanderfeld	Kuff	38	14	Capitain	Klippkanne.	101 „ 6
102	Nicolaus	C. M. A. Engels	Schoonergalli.	85	124	Capitain	Brake.	102 „ 71
103	Noeldeken	C. Frase	Schoonergalli.	50	131	Capitain	Purpend. Siel	103 „ 118
104	Nyssé	D. W. Stege	Schoonergalli.	90	66	D. Stege, Bergstede & Baumeister	Elsfleth.	104 „ 186
105	Oceanus	R. C. Schumacher jun.	Schoonerbrig.	125	121	R. C. Schumacher sen.	Elsfleth.	105 „ 111
106	Oldenburg	F. Meiske	Bark	270	119	G. G. Meiske & Cons.	Oberhammelw.	106 „ 105
107	Patriot G¼	M. Martens	Brig	110	55	C. J. Bergstede, Heye & Cons.	Elsfleth.	107 „ 53
108	Pauline G¼	M. Brunnerhoop	Schoonergalli.	80	85	Steedinger Compagnie	Dreysielen.	108 „ 100
109	Peter	F. A. Barries	Schoonerbrig.	110	123	P. H. Giese, J. Spohler & Cons.	Brake.	109 „ 102
110	Phöbis	D. W. Stege, Joh. S.	Schooner	90	10	Capitain & Cons.	Elsfleth.	110 „ 122
111	Rastede	A. Lasse	Bark	285	120	Capitain	Rastede.	111 „ 101
112	Rebecca	B. Bunje	Galliot.	70	82	Capitain	Lemwerder.	112 „ 87
113	Reform	F. Aunermann	Schooner	95	112	Capitain & Cons.	Weserdeich.	113 „ 69
114	Scolast	A. Lübken	Galliot.	70	65	P. H. Giese, J. Spohler	emmerich Brücke	114 „ 24
115	Sirius	C. Schumacher	Schooner	80	6	Capitain	Elsfleth.	115 „ 90
116	Sophie	C. Behrens	Brig	110	36	F. H. Wienken	Oldenburg.	116 „ 98
117	Sophie	A. H. Horstmann	Schoonergalli.	80	15	Capitain	Lemwerder.	117 „ 24
118	Sophie	J. C. Bagens	Galliot.	50	58	J. C. A. Frieius & Capt.	ahsen, o. Hdl.	118 „ 22
119	Sophie & Catherine	P. Frerichs	Schoonergalli.	70	42	H. G. Brunken & Capt.	Bohe o. Brake	119 „
120	Speculant	B. C. Hustede	Schoonergalli.	75	75	J. H. Hustede	Lienen.	120 „
121	St. Johannes	D. T. Focken	Schooner	45	4	A. Tobias & Co.	Brake.	121 „
122	Texas	D. Rabe	Bark	200	125	E. L. Dieckmann & Cons.	Warfleth.	122 „
123	Triton	H. Bunje	Galliot	60	106	H. C. Wöbcken	Kleinensiel.	123 „
124	Triton	C. Ralje	Schoonerbrig.	115	109	J. G. Bergstede Sohn, L. Groninger	Elsfleth.	124 „
125	Troubadour	H. N. Hase	Schoonerbrig.	80	62	Capitain	Dreibohnen.	125 „
126	Union	H. Grube	Schoonergalli	80	90	J. H. Becker & Capt.	Elsfleth.	126 „
127	Uranus	E. D. Heins	Schooner	85	77	D. H. J. Kanzelmeyer & Schumacher	Elsfleth.	127 „
128	Vinurgis	A. G. Haysen	Schoonergalli.	110	55	A. G. Haysen & G. Bulling	Brake, Strohh	128 „
129	Vorwärts	R. H. Dittmann	Heitzes-Jager.	20	28	J. H. Rüsing	Brake.	129 „
130	Vorwärts	J. F. Sorken	Schoonergalli.	115	115	H. Ramien, Capt. & Cons.	Elsfleth.	130 „
131	Wanderer	H. Biet	Schoonergalli.	100	8	H. Biet, H. Ramien & Cons.	Elsfleth.	131 „

Obige 131 Schiffe halten zusammen ca. 12,027 Rockenlasten.

VERZEICHNISS der unter **Hannoverscher Flagge** von der **Weser** fahrenden **See-Schiffe** für das Jahr 1852.

Anzahl.	NAMEN des Schiffes.	NAMEN des Capitains.	Bauart.	Lasten.	Flaggen-Nummer.	Namen der Rheder und Correspondenten.	Wohnort derselben.	Nachweisung Flaggen-Nr. siehe / Nr. der Anmeld.
1	Anna	D. Lenthe	Schoonergalli.	85	4	Capitain	Geestemünde	1 siehe 8
2	Christine	J. Bringmann	Galliot.	55	11	Capitain	Farge.	2 „ 10
3	Delphin G¼	R. Hasbagen	Bark	165	5	J. Fuhrhoff & Cons.	Grohn.	3 „ 11
4	Emanuel	H. Steenken	Schooner	92	18	C. Steenken & Cons.	Fahr.	4 „ 1
5	Germania	J. Christoffers	Brig	130	16	M. H. Michelsen & Capitain	Blumenthal.	5 „ 2
6	Gesine	J. Frese	Schoonergalli.	90	25	Capitain	Blumenthal.	6 „ 81
7	Gotteland G¼	L. Wachthusen	Bark	170	14	H. Horstmann & Cons.	Leuchtenburg.	7 „ 12
8	Hannover G¼	R. Hasbagen	Schiff	220	1	J. Lange	Grohn.	8 „ 15
9	Heinrich	H. Janssen	Ever	45	19	Capitain	Flethe.	9 „ 17
10	J. H. Heydorn	J. Harsloop	Brig	115	2	Capitain	Grohn.	10 „ vacat
11	Johanna Louise	R. Kielleg	Ever	40	3	Capitain	Rekum.	11 „ 2
12	Lina	G. Boneker	Schoonerbrig.	120	7	Capitain	Rüstersiel.	12 „ 16
13	Luise	H. Christoffers	Brig	155	24	J. Christoffers	Blumenthal.	13 „ 19
14	Maria Catharina	J. Seeks	Kuff	40		Capitain	Fahr.	14 „ 3
15	Matador	M. Christoffers	Bark	160	8	Capitain	Rekum.	15 „ 4
16	Mathilde	C. Hasbagen	Galliot	70	12	Capitain	Rekum.	16 „ 5
17	Minna	H. G. Wessels	Brig	155	9	Capitain	Rekum.	17 „ 9
18	Nautilus	G. Christoffers	Galliot	60	17	M. H. Michelsen & Capitain	N. Rüstersiel.	18 „ vacat
19	Neptun G¼	J. H. Fortmann	Schiff	220	13	J. Mohrmann jüngr	Wremen.	19 „ vacat
20	Rebecca	J. D. Bringmann	Galliot.	60	15	Capitain	Farge.	20 „ vacat
21	Stern G¼	A. J. Andressen	Brig	70	6	J. Fuhrhoff & Capitain	Grohn.	21 „ 6

Obige 21 Schiffe halten zusammen 2287 Lasten.

Anlage D.

Obrigkeitliche Verordnung.

Revidirte Verordnung wegen Beförderung von Schiffspassagieren vom 9. April 1849.

Nachdem die bestehenden Verordnungen in Betreff der Beförderung von Schiffspassagieren einer Revision unterzogen worden, so verordnet der Senat in Gemäßheit der von ihm und der Bürgerschaft darüber gefaßten Beschlüsse hiedurch das Folgende:

§ 1.

Die Befugniß, Schiffspassagiere nach einem überseeischen Hafen anzunehmen oder zu befördern, steht nur demjenigen zu, welcher das bremische Bürgerrecht mit Handlungsfreiheit besitzt, und welcher, sofern die Annahme oder Beförderung Zwischendeckspassagiere betrifft, eine von der Inspection und Deputation bei den Mäklern genehmigte Caution geleistet hat.

§ 2.

Diese Caution ist für die Summe von Fünf Tausend Thalern durch Pfänder, baar, oder durch Bürgen zu beschaffen und erstreckt sich auf alle Verbindlichkeiten, welche Demjenigen, der Schiffspassagiere annimmt oder befördert, allen Passagieren oder dem Staate gegenüber obliegen, namentlich auch auf die Bezahlung etwaniger Assecuranz-Prämien und Strafen.

§ 3.

Die Annahme von Passagieren für ein bestimmtes Schiff, sowie die Ankündigung eines Schiffes in öffentlichen Blättern für Passagiere darf nur vom Rheder oder vom Correspondenten geschehen und von Dritten nur in ihrem Auftrage oder mit ihrer Genehmigung und nur von solchen Personen, welche den Erfordernissen der §§ 1 und 2 genügt haben.

§ 4.

Die Vermittlung der Passagierannahme steht ausschließlich den Schiffsmäklern zu; ihre Courtage beträgt vier Procent des Passagegeldes.

§ 5.

Den hiesigen Schiffsmäklern ist zwar gestattet, Passagiere zum Zwecke ihrer demnächstigen Verschiffung anzunehmen oder für ihre Rechnung annehmen zu lassen, und die wegen ihrer Beförderung nöthigen Verträge einzugehen, sie haben dieselben jedoch demnächst an eine zu diesem Geschäfte nach § 1 befugte Person, welche für die Befolgung der Vorschriften dieser Verordnung verantwortlich ist, und die Expedition des Schiffs besorgt, zur endlichen Verschiffung zu überlassen, und sich deshalb mit den Passagieren zu verständigen.

Im Uebrigen bleiben die bisherigen Vorschriften über den Geschäftsbetrieb der Schiffsmäkler in Kraft.

Allen denen, welche nach § 1 dieses Gesetzes zur Betreibung dieses Geschäfts befugt sind, bleibt es indessen unbenommen, ohne Dazwischenkunft eines Schiffsmäklers auf ihren Namen Ueberfahrtsverträge abzuschließen.

§ 6.

Jeder, welcher, es sei im bremischen Staatsgebiete oder auswärts, einen Schiffspassagier annimmt oder annehmen läßt, muß demselben sofort einen Schein über diese Annahme zustellen oder zustellen lassen, auf welchem stets die Vor- und Zunamen des oder der Angenommenen, und die Summe, wozu die Ueberfahrt bedungen und wie viel davon bereits bezahlt worden, ferner das etwa im Bestimmungshafen zu entrichtende Armengeld und endlich der Expeditionstag, an welchem die Passagiere von Bremen abgehen müssen, anzugeben sind.

Diese Annahmescheine dienen den Passagieren zu ihrer Legitimation, und wird das etwa weiter Erforderliche hier darauf bemerkt. Ein Umtausch derselben gegen neue Scheine ist nicht gestattet.

§ 7.

Da sich manche Personen ordnungswidrig damit befaßt haben, hier ankommende Auswanderer durch Ueberredungen und Vorspiegelungen für ein Schiff zu gewinnen, und dem Expedienten desselben oder dem von ihm mit der Besorgung beauftragten Schiffsmäkler gegen eine Vergütung zuzuweisen, die Abstellung

dieses Unfugs aber zur Aufrechthaltung der Ordnung überhaupt und der gegen unberechtigte Vermittler gerichteten Vorschriften insbesondere, sowie im Interesse der Auswanderer und Schiffsexpedienten durchaus nothwendig ist, so wird in dieser Hinsicht das Folgende verordnet:

a. Es ist verboten, Vorstehendem zuwider einen Passagier einem Dritten zuzuweisen oder zuzuführen, um dadurch die Annahme desselben für ein Schiff zu bewirken, und sich dafür eine Vergütung an Geld oder Geldeswerth, wenn auch nur mittelbarer Weise, leisten oder versprechen zu lassen, und zwar ohne Unterschied, ob die Vergütung auf einzelne Fälle oder auf einen fortgesetzten Betrieb der Art sich bezieht und ohne Unterschied, von wem dieselbe ihm gegeben oder verheißen werden mag.

Jede Uebertretung dieses Verbotes zieht sowohl für den, welcher sich eine solche Vergütung hat leisten oder versprechen lassen, als auch, sofern nicht etwa der Passagier selbst dazu verleitet sein sollte, für jeden Andern, welcher sie geleistet oder versprochen hat, eine nach den Umständen zu ermessende Strafe nach sich.

b. Die nämliche Strafe trifft Jeden, welcher einen Passagier für ein Schiff oder für einen Schiffsexpedienten oder Schiffsmäkler durch unwahre Vorstellungen zu gewinnen sich bemüht, oder welcher einen Passagier, von dem er weiß, daß er bereits von einem Andern für die Ueberfahrt angenommen ist, diesem auf irgend eine Weise abspenstig zu machen sucht.

c. Insbesondere wird es allen Gast- und Schenkwirthen im ganzen Staatsgebiete, bei der nämlichen Strafe und den Umständen nach bei Verlust ihrer Concession, zur Pflicht gemacht, nicht nur selbst keine unerlaubte Handlungen der Art sich zu Schulden kommen zu lassen, sondern auch sorgfältig und streng darauf zu halten, daß Solches nicht von ihren Dienstboten oder sonstigen Angehörigen geschehe.

§ 8.

Für die hier ankommenden Schiffspassagiere, namentlich für die Auswanderer, sowie für diejenigen, welche sie beherbergen, kommen die jedesmal bestehenden polizeilichen Vorschriften zur Anwendung.

§ 9.

Deserteure und Militairpflichtige deutscher Bundesstaaten, desgleichen Personen, welche sich wegen begangener Verbrechen oder Vergehen der Strafe zu entziehen suchen, sowie mit ansteckenden Krankheiten Behaftete, Verkrüppelte oder sonstige Hülflose dürfen nach einem überseeischen Hafen nicht befördert werden.

Das nämliche Verbot trifft die Beförderung solcher Personen, welche von Straf- oder Armenanstalten nach den Vereinigten Staaten von Amerika geschickt werden sollen.

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

Wer wissentlich diesem Verbote entgegenhandelt, verfällt nicht nur in eine angemessene Strafe, sondern ist auch für alle dem Staate deshalb entstehenden Kosten verantwortlich.

§ 10.

Die Schiffsmäkler sind bei Vermeidung gleicher Nachtheile angewiesen, sich jeder Abschließung von Ueberfahrtsverträgen für solche Personen (§ 9) zu enthalten. Auch haben sie, 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.

§ 11.

Wer als Rheder, Correspondent oder Befrachter ein Schiff expedirt, für welches wenigstens fünf und zwanzig Cajüts- oder Zwischendeckspassagiere zur Ueberfahrt nach einem überseeischen Hafen angenommen sind, hat der Inspection ein vollständiges Verzeichniß sämmtlicher Passagiere, mit Angabe des Geburtslandes und Bestimmungsorts, sowie, ob sie in der Cajüte oder im Zwischendecke befördert werden sollen, einzureichen und dasselbe mit einer Erklärung zu versehen,

daß sich nach seinem besten Wissen unter den auf diesem Verzeichnisse stehenden Personen keine befinden, deren Beförderung durch § 9 dieses Gesetzes verboten ist, und daß er auch keine solche Personen wissentlich damit befördern wolle.

Soweit die Annahme der Passagiere durch einen Schiffsmäkler oder dessen Agenten geschehen ist, hat der Schiffsmäkler eine gleiche Erklärung auf seinen Bürgereid beizufügen.

§ 12.

Die Einreichung des mit dieser Erklärung versehenen Verzeichnisses muß vor Ablauf von 8 Tagen, nachdem das Schiff expedirt worden, erfolgt sein; später angenommene Passagiere sind in gleicher Weise nachträglich der Inspection zur Anzeige zu bringen.

§ 13.

Ein mit obigem Verzeichnisse gleichlautendes Verzeichniß der Passagiere ist vom Schiffsexpedienten stets dem Capitain einzuhändigen, welcher die etwa noch nachträglich von ihm selbst angenommenen Passagiere darauf zu verzeichnen und davon, bevor das Schiff in See geht, unter gleichmäßiger eidlicher Erklärung die Aufgabe der Inspection oder einem der Aemter Vegesack oder Bremerhaven zu machen hat.

Die Aemter haben wegen dieser hinzugekommenen Passagiere der Inspection die erforderliche Anzeige zu machen.

§ 14.

Der Capitain darf nur solche Passagiere, welche auf dem Verzeichnisse gleich anfänglich namhaft gemacht oder unter Nachholung der erwähnten Erklärung nachträglich hinzugefügt sind, mit dem Schiffe befördern.

§ 15.

Jeder Schiffsexpedient oder wer sich sonst zur Beförderung von Schiffspassagieren verpflichtet hat, ist verbunden, dieselben von der Zeit des Eintritts seiner Verpflichtung zu ihrer Beförderung mit dem Seeschiff an für das Unterkommen und für den Unterhalt der Passagiere zu sorgen, und ist dafür nicht blos diesen, sondern auch dem Staate verantwortlich.

§ 16.

In Ansehung der Zahl der zu verschiffenden Passagiere bedarf es für die nach einem Hafen der Vereinigten Staaten von Amerika zu expedirenden Schiffe für jetzt keiner Vorschrift, da durch die dortigen Gesetze einer Ueberfüllung der Schiffe genügend vorgebeugt ist.

In Betreff der nach andern Häfen bestimmten Schiffe gilt dagegen die Bestimmung, daß für jeden Zwischendeckspassagier ein Raum von zwölf Quadratfuß Oberfläche des Passagierdecks, welcher durch Frachtgut nicht beengt werden darf, geliefert werden muß.

Die genaue Aufgabe und Nachweisung des im Zwischendecke vorhandenen, für die Zwischendeckspassagiere bestimmten Raumes ist, bevor letztere an Bord gehen, der Inspection einzureichen.

§ 17.

Jeder Rheder oder Correspondent, oder, wenn das Schiff einem Dritten mittelst eines Befrachtungscontracts im Ganzen oder doch für sämmtliche Passagiere zur Disposition gestellt worden ist, der Befrachter, oder Expedient hat dafür zu sorgen, daß das Schiff in einem für die beabsichtigte Reise und den gedachten Zweck völlig tüchtigen Zustande sich befinde, vorschriftsmäßig ausgerüstet und mit gesundem, haltbarem und hinreichendem Proviante versehen werde.

Sofern aber mit demselben Zwischendeckspassagiere befördert werden sollen, tritt nicht nur die Verpflichtung, sich mit den erforderlichen Bescheinigungen zu versehen und solche zu rechter Zeit der Inspection einzuliefern, hinzu, sondern es kommen dann auch hinsichtlich desselben noch die folgenden Vorschriften der §§ 18 bis 26 incl. zur Anwendung.

§ 18.

Für die Einrichtung der zur Passagierfahrt bestimmten Schiffe gelten folgende Vorschriften:

a. Das Zwischendeck muß, von Deck zu Deck, mindestens sechs Fuß hoch, und das Deckholz mindestens 1½ Zoll dick sein;

b. auf jedem Schiffe muß für hinreichende Ventilation gesorgt sein und dieselbe während der Reise gehörig unterhalten werden;

c. führt das Schiff mehr als 125 Passagiere, so müssen mindestens vier Privés vorhanden sein;

d. die Kojen und sonstigen Schlafstellen der Passagiere sind von trockenem Holze ohne scharfe Kanten bequem einzurichten, und dürfen nicht mehr als zwei Reihen über einander angebracht werden. Sie müssen mindestens 6 Fuß Länge im Lichten haben,

und 18 Zoll Breite für jede Person enthalten, die untersten auch wenigstens 4 Zoll vom Deck entfernt sein;

e. das Schiff ist mit dem nöthigen Kochapparat und dem zum Vertheilen der Speisen erforderlichen Geschirr, sowie mit einer richtigen Waage und bremischen Gewichten zu versehen;

f. das Zwischendeck muß regelmäßig von Dunkelwerden an bis zu Sonnenaufgang mittelst wenigstens zweier Laternen erleuchtet werden.

§ 19.

Die Ausrüstung und Verproviantirung eines jeden solchen Schiffes muß für die wahrscheinliche längste Dauer der Reise erfolgen.

Als eine solche wird angenommen:

a. für Reisen nach einer Gegend nördlich vom Aequator die Zeit von . . . . . 13 Wochen,

b. für Reisen nach einer Gegend, wobei der Aequator passirt wird, jedoch nicht über Cap Horn und Cap der Guten Hoffnung hinaus, die Zeit von 17 „

c. für Reisen nach einer Gegend über Cap Horn und Cap der guten Hoffnung hinaus, wenn der Aequator nicht zum zweiten Male passirt wird, die Zeit von . . . . . 26 „

d. für Reisen nach einer Gegend, wobei der Aequator zwei Mal passirt wird, die Zeit von . . . 30 „

§ 20.

Zur Verproviantirung muß, was die Hauptartikel betrifft, außer dem Proviante für die Schiffsmannschaft, im Durchschnitt für jeden Passagier ohne Unterschied des Geschlechts und Alters wenigstens mitgenommen werden:

	für die Reise von			
	13 Wochen,	17 W.	26 W.	30 W.
a. an Fleisch $2\frac{1}{2}$ ℔ für die Woche	$32\frac{1}{2}$ ℔	$42\frac{1}{2}$ ℔	65 ℔	75 ℔
b. an Speck, wenn es gesalzen ist, 1 ℔ für die Woche	13 „	17 „	26 „	30 „
oder, wenn es geräuchert ist, $\frac{3}{4}$ ℔ für die Woche . .	$9\frac{3}{4}$ „	$12\frac{3}{4}$ „	$19\frac{1}{2}$ „	$22\frac{1}{2}$ „

	für die Reise von 13 Wochen,	17 W.	26 W.	30 W.
(Sollte in einzelnen Fällen ein anderes Verhältniß zwischen Fleisch und Speck vorgezogen werden, so ist dabei nach dem Maßstab zu verfahren, daß 1 ℔ Fleisch gleich $\frac{3}{4}$ ℔ gesalzenen oder $\frac{1}{2}$ ℔ geräucherten Speck geachtet wird, ohne daß übrigens bei diesen verschiedenen Gewichtsbestimmungen die Pökel in Anschlag gebracht werden darf.)				
c. an Brod 5 ℔ und zwar:				
weißes 2 ℔ für die Woche	26 "	34 "	52 "	60 "
schwarzes 3 ℔ für die Woche	39 "	51 "	78 "	90 "
falls nicht ein anderes Verhältniß verabredet ist.				
d. Butter $\frac{3}{4}$ ℔ für die Woche	$4\frac{7}{8}$ "	$6\frac{3}{8}$ "	$9\frac{3}{4}$ "	$11\frac{1}{4}$ "
e. Wasser, in gut ausgebrannten süßen Fässern, im Ganzen	$1\frac{1}{6}$ Oxh.	$1\frac{1}{2}$ Oxh.	$2\frac{1}{3}$ Oxh.	$2\frac{3}{4}$ Oxh.
(Ist das Schiff aber nach einer Gegend bestimmt, wobei es den nördlichen Wendekreis passirt, wohin auch Neworleans und Texas gerechnet werden, im Ganzen . . .	$1\frac{1}{3}$ "	$1\frac{1}{2}$ "	$2\frac{1}{3}$ "	$2\frac{3}{4}$ "
f. an Mehl, Hülsenfrüchten, Scheldegerste, Reis, Sauerkohl, Pflaumen, zusammen im Ganzen	35 ℔	46 ℔	70 ℔	81 ℔

	für die Reise von 13 Wochen,	17 W.	26 W.	30 W.
g. an Kartoffeln, im Ganzen . . . . . (werden weniger Kartoffeln mitgegeben, so ist das sub. f. erwähnte Quantum verhältnißmäßig zu erhöhen).	$1\frac{1}{2}$ Vtl.	2 Vtl.	3 Vtl.	$3\frac{1}{2}$ Vtl.
h. Syrup . im Ganzen	$1\frac{1}{2}$ ℔	2 ℔	3 ℔	$3\frac{1}{2}$ ℔
i. Kaffee . „ „	$1\frac{1}{2}$ „	2 „	3 „	$3\frac{1}{2}$ „
k. Cichorien „ „	$1\frac{1}{4}$ „	$1\frac{5}{8}$ „	$2\frac{1}{2}$ „	3 „
l. Thee . . „ „	$\frac{1}{5}$ „	$\frac{1}{4}$ „	$\frac{2}{5}$ „	$\frac{1}{2}$ „
m. Essig . . „ „	2 Quart	$2\frac{2}{3}$ Q.	4 Q.	$4\frac{2}{3}$ Q.

n. Sago, Wein, Zucker, Pflaumen, Grütze, Hering, Medicamente für Kranke und Kinder ein hinreichendes Quantum nach Verhältniß der Anzahl der Passagiere und der Zeit der längsten Dauer der Reise.

§ 21.

Verzögert sich nach Aufnahme der Passagiere der Abgang des Schiffes länger als 14 Tage, so muß der Proviant wieder ergänzt werden.

§ 22.

Bei Reisen, deren längste Dauer im § 19 zu 26 und 30 Wochen angenommen worden, genügt die Mitnahme eines Quantum Wasser für 17 Wochen, wenn der Expedient der Inspection bescheinigt, oder auf seinen geleisteten Bürgereid schriftlich erklärt, daß das Schiff einen Zwischenhafen anlaufen und dort frisches Wasser einnehmen werde. Nicht minder kann für solche Reisen mit Genehmigung der Inspection das Quantum Fleisch auf 2 ℔ für die Woche und für die Person, sowie Speck in gleichem Verhältnisse herabgesetzt werden, wogegen dann aber der übrige Proviant, insbesondere der in § 20 unter f und g aufgeführte, verhältnißmäßig erhöht werden muß.

§ 23.

Außerdem ist ein jedes solches Passagierschiff mit genügender Feuerung, sowie mit 5 ℔ Wachholderbeeren zum Räuchern im

Zwischendeck und mit den zum Reinigen desselben erforderlichen Besen zu versehen.

§ 24.

Vor dem Abgange eines Schiffes mit Zwischendeckspassagieren muß dasselbe, sowie der für die Zwischendeckspassagiere bestimmte Raum der sämmtliche Proviant nebst der übrigen Ausrüstung durch einen der damit beauftragten Besichtiger (§ 27) untersucht werden.

Die Untersuchung des Proviants erfolgt in der Weise, daß der Besichtiger den einen und andern Artikel nachsieht, aber auch berechtigt und nach Beschaffenheit der Umstände verpflichtet ist, die Vorräthe genauer zu prüfen und nachwägen zu lassen, auch die Verbesserung und Ergänzung etwaiger Mängel zu verlangen.

§ 25.

Der Abgang des Schiffs ist nicht eher gestattet, als bis die im § 24 gedachte Untersuchung Statt gefunden und ein genügendes Resultat ergeben hat, auch darüber sowie über die Tüchtigkeit des Schiffes und über die Räumlichkeit des Zwischendecks die vorschriftsmäßigen Bescheinigungen erlangt worden sind.

§ 26.

Die Bescheinigungen über die Tüchtigkeit des Schiffes und über den für die Zwischendeckspassagiere bestimmten vorhandenen Raum müssen, bevor die Passagiere an Bord gehen, die übrigen Bescheinigungen aber binnen 8 Tagen, von der Expedition des Schiffes angerechnet, der Inspection eingereicht werden.

§ 27.

Um die eine, wie die andere Bescheinigung zu erlangen, haben sich die Betheiligten an einen der von der Inspection zu bestellenden Besichtiger zu wenden, und denselben zu den erforderlichen Schritten und zur Ertheilung der nöthigen Bescheinigungen zu veranlassen.

§ 28.

Den Besichtigern ist für die Ausstellung solcher Bescheinigungen einschließlich der Vergütung für ihre vorgängigen Bemühungen zu bezahlen: wegen der in Bremerhaven liegenden Schiffe:

für eine Bescheinigung wegen Tüchtigkeit des Schiffes einschließlich der Angabe der Räumlichkeit des Zwischendecks (§ 18) . . . . . ℛℳ 1 = 36 ℳ

für eine Bescheinigung wegen des Proviants ℛℳ 1 = 36 ℳ

sonst aber den doppelten Betrag dieser Summe.

Sollten indessen das Nachsehen und Nachwägen des gesammten Proviants erforderlich werden, wozu der Capitain die nöthigen Mittel zu beschaffen hat, so wird dafür eine größere, von der Inspection nöthigenfalls festzusetzende Vergütung bezahlt.

§ 29.

Der Rheder oder Correspondent jedes zur Beförderung von Passagieren nach einem überseeischen Hafen bestimmten Schiffes hat der Inspection nachzuweisen, daß für den Fall, daß dem Schiffe auf der Reise vom Ausgangsplatze bis zu erfolgter Landung am Bestimmungsorte etwas zustoßen sollte, wodurch dasselbe an der Fortsetzung der Reise verhindert oder die Reise unterbrochen werden sollte, das Passagegeld sämmtlicher Passagiere, und zwar sowohl für die Cajüts-, als für die Zwischendeckspassagiere und außerdem für Jeden derselben eine auf zwanzig Thaler sich belaufende Summe zur Verwendung stehe, um damit zunächst die etwanigen Kosten der Rettung der Passagiere und ihrer Effecten und die Kosten ihres einstweiligen Unterhalts, sowie die zu ihrer Weiterbeförderung nöthigen Passagegelder und deren Versicherung, sowie die der Verwendungsgelder zu bestreiten, sodann auch wegen aller den bremischen Behörden für alle wegen der Passagiere in Folge des Unglücksfalls gemachten Auslagen, wofür sonst der Rheder oder Correspondenz persönlich verhaftet ist, Ersatz und Sicherheit zu leisten, und endlich den Passagieren erweisliche Verluste soviel thunlich nach Verhältniß zu ersetzen.

§ 30.

Diese Verbindlichkeit des Rheders und Correspondenten tritt auch dann ein, wenn in Folge eines Befrachtungscontracts das Schiff für die in Frage stehende Reise einem Andern überlassen worden ist, sofern sie nicht vom Befrachter übernommen worden ist, welchenfalls Letzterer in alle Verpflichtungen des Rheders und Correspondenten eintritt.

§ 31.

Zur Erfüllung der in den §§ 29 und 30 erwähnten Verbindlichkeit hat der darnach Verpflichtete den in § 29 gedachten Betrag bei einer der hiesigen Assecurranz-Compagnien oder bei zwei hiesigen soliden Privatassecuradeurs, welche dann solidarisch für die Versicherungssumme verhaftet sind, gegen alle und jede Gefahr versichern zu lassen, und mittelst Einlieferung der Versicherungs-Police der Inspection für den in § 29 erwähnten Fall zur Disposition zu stellen.

Ereignet sich demnächst ein Unglücksfall der gedachten Art, so ist die Verwendung jenes Betrags nach Maßgabe der Bestimmungen des § 29 zu bewerkstelligen, und daß Solches geschehen, der Inspection darzulegen, widrigenfalls Letztere ermächtigt ist, selbst den Versicherungsbetrag zu erheben und zu verwenden.

§ 32.

Sollte jedoch eine solche Versicherung in einzelnen Fällen besonders schwierig zu erlangen sein, so bleibt es den Betheiligten unbenommen, den Betrag der Passage und Verwendungsgelder bis zu Einlieferung einer Police oder Nachweisung der glücklichen Ankunft des Schiffes am Bestimmungsorte bei der Inspection zu deponiren und dessen Belegung bei der Discontocasse zu veranlassen.

§ 33.

Ereignet sich ein Unfall, wodurch eine Verwendung des versicherten Betrages nöthig wird, so ist eine Ergänzung desselben durch Nachversicherung, soweit dazu nach Maßgabe des § 29 der frühere Versicherungsbetrag ausreicht, zu bewirken.

§ 34.

Nur für diejenigen Schiffe, mit welchen weniger als fünfundzwanzig Passagiere befördert werden, bedarf es einer solchen Versicherung nicht, wogegen aber derjenige, welchem sie obgelegen haben würde, falls die Zahl größer gewesen wäre, persönlich in die in § 29 erwähnte Verbindlichkeit tritt und für den dort bestimmten Betrag verhaftet ist.

§ 35.

Die Nachweisung der Versicherung und die Einlieferung der Police muß spätestens vor Ablauf von acht Tagen nach Expedition

des Schiffes geschehen. Bis dahin bleibt der dazu Verpflichtete für den § 29 erwähnten Betrag persönlich verhaftet.

§ 36.

Jeder Expedient eines Schiffes hat, soweit die Vorschriften dieses Gesetzes bei ihm zur Anwendung kommen, und sofern er den vorstehend gedachten Verbindlichkeiten noch nicht nachgekommen ist, bevor die Passagiere an Bord gehen, der Inspection eine auf seinen Bürgereid auszustellende Declaration einzureichen, dahin gehend,

daß er gewissenhaft Sorge getragen habe, um das Schiff nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften mit der vorgeschriebenen Quantität gesunder, guter Lebensmittel, Wasser und sonstiger Ausrüstung auf . . . . Wochen gehörig zu versehen,

daß ferner das von den Passagieren gezahlte Passagegeld nebst zwanzig Thaler Verwendungsgeldern für Jeden derselben nach Maßgabe des Gesetzes versichert sei oder zeitig versichert, auch die darüber auszufertigende Police der Inspection zeitig eingehändigt werden solle,

daß endlich sich seines Wissens unter den Passagieren dieses Schiffes keine Personen befinden oder wissentlich befördert werden sollen, welche der Strafe für begangene Vergehen oder Verbrechen zu entgehen suchen oder von europäischen Straf- oder Armenanstalten weggeschickt werden sollen, oder welche sich ihrer gesetzlichen Militärpflicht in einem deutschen Bundesstaat zu entziehen suchen.

§ 37.

Rücksichtlich der sämmtlichen Bestimmungen dieses Gesetzes werden übrigens Kinder unter Einem Jahr überall nicht mitgerechnet.

§ 38.

Uebertretungen der bevorstehenden gesetzlichen Bestimmungen ziehen folgende Strafen nach sich:

a. Die Annahme oder Beförderung von Zwischendeckspassagieren vor geleisteter oder genehmigter Caution (§ 1 und 2) eine Geldstrafe bis zu Fünfhundert Thalern;

b. Die Nichtbefolgung des § 3 über die Annahme von Passagieren und die Ankündigung von Schiffen, des § 4 über die

unbefugte Vermittelung, des § 5 über die Verpflichtung der Schiffsmäkler, des § 6 über die Aufnahmescheine, des § 7 über die Zuweisung und Verleitung von Passagieren u. s. w., der §§ 9 und 10 über die unstatthafte Beförderung gewisser Personen, der §§ 11 bis 14 über die Aufnahme und Einreichung eines Verzeichnisses der Passagiere nach Maßgabe des Gesetzes, sowie der in § 36 gedachten Declarationen eine Geldstrafe bis zu Fünfzig Thalern.

c. Die Ueberschreitung der im § 16 vorgeschriebenen Zahl der Passagiere für jeden zu viel verschifften Passagier eine Geldstrafe vom einfachen bis zum dreifachen Betrage des durchschnittlichen Passagepreises.

d. Die Versäumung der in den §§ 19 bis 34 incl. enthaltenen Verpflichtungen wegen Tüchtigkeit des Schiffes und wegen der vorschriftsmäßigen Ausrüstung und Verproviantirung desselben, sowie wegen Erlangung der erforderlichen Bescheinigungen und Beschaffung der Versicherung, eine Geldstrafe bis zu Fünfhundert Thalern.

e. Die Versäumung der rechtzeitigen Einreichung der nach §§ 16 und 35 erforderlichen Bescheinigungen, Declarationen und der Versicherungspolice eine Geldstrafe bis zu Fünfzig Thalern; sowie

f. die Nichtbeachtung der Vorschriften des § 18 wegen Einrichtung des Schiffes eine Geldstrafe bis zu Fünfzig Thalern.

Bei wiederholter Uebertretung der Vorschriften dieses Gesetzes können die angedrohten Geldstrafen bis zu dem doppelten Betrage derselben erhöht, auch bei vorhandenem Unvermögen in Gefängnißstrafen von angemessener Dauer verwandelt werden. Verletzungen des Bürgereides unterliegen außerdem der gesetzlichen Bestrafung.

§ 39.

Die Bestimmungen dieses Gesetzes gelten nicht nur für alle Seeschiffe, welche mit Passagieren von Vegesack und Bremerhaven abgehen, sondern umfassen auch, soweit sie nicht speciell auf diese Plätze sich beziehen, diejenigen Fälle, wo die Annahme und Beförderung der Passagiere mit einem bremischen Schiffe, oder von einem bremischen Expedienten geschehen und die Einschiffung der Passagiere für die Seereise zwar nicht in einem der genannten Häfen aber

doch von der Weser erfolgen soll. Geschieht die Einschiffung nicht auf der Weser, sondern in einem entfernten Hafen, so muß die Beförderung dahin in dazu geeigneten und gehörig verproviantirten Schiffen geschehen, und kommen alsdann auch die Vorschriften der §§ 29 bis 35 incl. wegen der Versicherung sowohl für die Fahrt von der Weser nach jenem Hafen als für die Seereise zur Anwendung.

§ 40.

Die Inspection der Mäkler ist beauftragt, die genaue Befolgung diese Gesetzes zu beachten, die zu dessen Aufrechthaltung in eiligen Fällen nöthigen vorläufigen Verfügungen zu treffen, und bei etwanigen Uebertretungen erforderlichen Falls das Einschreiten der zuständigen Behörden zu veranlassen, wie auch Differenzen, welche zwischen einzelnen Schiffspassagieren selbst, und zwischen diesen und den Expedienten oder Schiffsmäklern oder sonstigen Personen entstehen möchten, soviel thunlich in gütlichem Wege auszugleichen.

Außerdem sind die Aemter Vegesack und Bremerhaven angewiesen, die Befolgung der Vorschriften dieses Gesetzes in ihren Amtsbezirken zu beachten, die Abstellung sich zeigender Mängel und Beschwerden thunlichst zu bewirken, und darüber auf Erfordern der Inspection zu berichten.

§ 41.

Dieses Gesetz tritt mit dem 15. April 1849 in Kraft, und sind damit alle bisher publicirten Vorschriften, soweit sie die Annahme oder Beförderung von Schiffspassagieren betreffen, aufgehoben.

§ 42.

Alle Schiffsexpedienten und Schiffsmäkler werden hierdurch aufgefordert, falls sie sich bei ihrem Geschäftsbetriebe mit Schiffspassagieren, insbesondere mit Auswanderern, auswärtiger Agenten bedienen, diese von dem Inhalte des gegenwärtigen Gesetzes unverzüglich in Kenntniß zu setzen, und ihnen die genaue Beachtung der sie berührenden Bestimmungen zur Pflicht zu machen.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats vom 7. und bekannt gemacht am 9. April 1849.

Anlage E.

Polizeiliche Bekanntmachung.

Die Schließung des Perrons kurz vor Ankunft der Eisenbahnzüge hat Unzuträglichkeiten für das Publikum zur Folge gehabt, und ist daher die Eisenbahnbetriebs-Inspection veranlaßt, anzuordnen, daß künftig bei Ankunft und Abgang der Züge die Thüren zum Perron geöffnet werden, und der freie Zutritt dahin dem Publikum gestattet sei.

Damit aber nicht, wie früher, die ankommenden Reisenden in Folge dieser Zulassung belästigt werden, bedarf es der auch auf andern Bahnhöfen bestehenden Ordnungs-Maßregeln, und wird deßhalb auf Antrag der erwähnten Inspection jeder ungeeignete Geschäftsbetrieb, namentlich das Empfehlen von Gasthöfen und Wirthshäusern, auf dem Perron wie überhaupt in dem Bahnhofsgebäude, aufs Ernstlichste untersagt.

Wer diesem Verbote zuwider handelt, wird aus dem Bahnhofsgebäude fortgewiesen und hat im Falle einer Widersetzlichkeit Geldstrafe oder den Umständen nach angemessene Gefängnißstrafe zu gewärtigen.

Den hiesigen Wirthen insbesondere wird empfohlen, ihren Kellnern, Knechten und anderen Gehülfen das Eindringen in das Bahnhofsgebäude zum Zwecke der Empfehlung der Gast- und Wirthshäuser zu untersagen, damit nicht die so häufig laut gewordenen Beschwerden des reisenden Publikums über derartige zudringliche Belästigungen sich wiederholen.

Bremen, den 22. Juni 1849.

Die Polizei-Direction.

Anlage F.

Polizeiliche Bekanntmachung.

Der unterzeichneten Behörde ist die Anzeige zugekommen, daß gegenwärtig, wo die ersten Auswanderer hieselbst mittelst der Eisenbahnzüge anlangen, der früher schon oft gerügte Unfug überhand

nehme, daß Gastwirthe und deren Gehülfen die ankommenden Reisenden, namentlich Auswanderer, in dem Bahnhofsgebäude und vor demselben auf dem Bahnhofe vielfach unleidlich belästigen, und sogar sich unterfangen, die Fremden, sofern diese ihren Anträgen nicht entsprechen, zu beleidigen.

Diesem Unwesen muß gesteuert werden und sind daher zur kräftigern Handhabung der polizeilichen Ordnung am Bahnhofe bis auf Weiteres einige Dragoner commandirt, um mit den Polizeibeamten darauf zu achten, daß die Reisenden auf keinerlei Weise ferner belästigt werden, dieselben auch ermächtigt, gleich den Polizeibeamten, Jeden, welcher sich irgendwie in gedachter Beziehung vergeht oder den ihm ertheilten Anweisungen nicht unbedingt folgt, zu verhaften.

Uebrigens wird hinsichtlich der Bestrafung der Schuldigen auf die deßfallsige polizeiliche Bekanntmachung vom 22. Juni 1849 verwiesen.

Bremen, den 26. Februar 1850.

Die Polizei-Direction.

Anlage G.

Obrigkeitliche Verordnung wider Belästigungen der auf der Eisenbahn und Dampfschiffen hier ankommenden Reisenden und wider unerlaubte Zuweisungen von Schiffs-Passagieren.

Publicirt am 25. November 1850.

Die wiederholten Beschwerden über die argen Belästigungen, welchen die auf der Eisenbahn und mit den Oberweser-Dampfschiffen ankommenden Reisenden, namentlich die Auswanderer bei ihrer Ankunft dadurch ausgesetzt sind, daß sie von Personen, welche sie für die Wahl gewisser Wirthshäuser, Schiffsgelegenheiten oder Fuhrwerke bestimmen wollen, auf eine Weise bedrängt werden, die hin und wieder selbst in Beleidigungen und Thätlichkeiten gegen Reisende ausartet, so wie der Umstand, daß diese Belästigungen durch die lauten Klagen der darunter Leidenden bereits zu weit verbreiteter Kunde gelangt sind und daher auch das Interesse des hiesigen Verkehrs die Anwendung verschärfter polizeilicher Maß-

regeln erheischt, haben den Senat zu den nachstehenden Vorschriften veranlaßt.

1.

Es wird Allen, ohne Unterschied, auf's Strengste verboten, die ankommenden Reisenden, sei es am Bahnhofe, am Landungsplatze der Dampfschiffe, oder an sonstigen Orten irgendwie zu behelligen, um sie für ein Wirthshaus, eine Schiffsgelegenheit oder ein Fuhrwerk zu gewinnen, indem darin den Reisenden durchaus freie Wahl zu lassen ist.

2.

Wer sich dessen schuldig macht, verfällt in eine Geldstrafe bis zu 10 Thlr. oder verhältnißmäßige Gefängnißstrafe. In Wiederholungsfällen wird diese Strafe nicht nur verschärft werden, sondern auch außerdem für die Schuldigen die Folge haben, daß die ihnen etwa ertheilte Concession zu einer Wirthschaft, Zulassung zur Theilnahme an der Droschkenfahrt oder Anstellung als Kofferträger zurückgenommen und den etwa in einem Dienstverhältnisse stehenden Fremden die Fortsetzung dieses Verhältnisses und der Aufenthalt hieselbst nicht ferner gestattet werden wird.

3.

Da ungeachtet des Verbots im § 7 der obrigkeitlichen Verordnung vom 9. April 1849 häufig für die Zuweisung von Schiffspassagieren Vergütungen auf directem oder indirectem Wege versprochen oder geleistet werden, darin aber eine besondere Veranlassung des oben gerügten Unfugs liegt, so wird hiedurch einem Jeden, und zwar namentlich allen Schiffsexpedienten und Schiffsmäklern so wie deren Gehülfen und sonstigen in ihren Geschäften thätigen Personen bemerklich gemacht, daß die Polizeibehörden angewiesen worden sind, auf jedem ihnen zu Gebote stehenden Wege Diejenigen, welche der erwähnten Gesetzwidrigkeit schuldig oder auch nur verdächtig sind, zu ermitteln und ohne Nachsicht und Verzug davon der criminalgerichtlichen Behörde zum Zweck der Untersuchung und Bestrafung Anzeige zu machen.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats vom 22. und publicirt am 25. November 1850.

Anlage H.

Obrigkeitliche Verordnung wider Belästigungen der auf der Eisenbahn und Dampfschiffen hier ankommenden Reisenden und wider unerlaubte Zuweisungen von Schiffspassagieren.

Publicirt am 22. März 1852.

Dem Senat ist zur Kunde gebracht, daß die argen Belästigungen der auf der Eisenbahn und den Dampfschiffen ankommenden Reisenden, ungeachtet des erst durch die obrigkeitliche Verordnung vom 25. November 1850 dagegen erlassenen Verbots, sich, zum Theil in noch ausgedehnterem Maße, wiederholt haben, und findet Er sich daher veranlaßt, die Bestimmungen der gedachten Verordnung nicht bloß in Erinnerung zu bringen, sondern dieselben, unter Berücksichtigung der ihnen berichteten neuern Vorgänge, zu erweitern und demgemäß das Folgende zu verordnen:

1.

Es wird Allen, ohne Unterschied, auf's Strengste verboten, die ankommenden Reisenden, sei es am Bahnhofe, am Landungsplatze der Dampfschiffe oder sonstigen Orten irgendwie mit Anfragen, Anpreisungen ꝛc. zu behelligen oder gar zu versuchen, sie für ein Wirthshaus, eine Schiffsgelegenheit, ein Fuhrwerk oder einen sonstigen Geschäftsbetrieb zu gewinnen, indem darin den Reisenden durchaus freie Wahl zu lassen ist, unbeschadet der obrigkeitlich genehmigten Wirksamkeit des Nachweisungsbüreaus für Auswanderer, welches dabei seine Angestellten und andere ihm geeignete Personen zu verwenden befugt bleibt.

2.

Wer diesem Verbote entgegen handelt, verfällt in eine Geldstrafe bis zu 10 Thlr. oder verhältnißmäßige Gefängnißstrafe. In Wiederholungsfällen wird diese Strafe nicht nur verschärft werden, sondern auch außerdem für die Schuldigen die Folge haben, daß die ihnen etwa zur Wirthschaft oder zu einem andern Gewerbe ertheilte Concession, die Zulassung zur Theilnahme an der Droschkenfahrt oder die Anstellung als Kofferträger zurückgenommen, und

den in einem Dienstverhältnisse stehenden Fremden die Fortsetzung dieses Verhältnisses und der Aufenthalt hieselbst nicht ferner gestattet werden wird.

3.

Für das Zuweisen und Zuführen der Reisenden zu Handel- oder Gewerbetreibenden, um deren Geschäften Abnehmer zu verschaffen, darf Niemandem eine Vergütung in Geld oder Geldeswerth, wenn auch nur mittelbarer Weise, geleistet oder versprochen werden, und zieht jede Uebertretung dieses Verbots sowohl für den, welcher sich eine solche Vergütung hat leisten oder versprechen lassen, als auch, sofern der Reisende nicht etwa selbst dazu verleitet sein sollte, für jeden Andern, welcher sie geleistet oder versprochen hat, eine nach den Umständen zu ermessende Strafe nach sich.

4.

Wegen der unerlaubten Zuweisung von Schiffspassagieren und desfallsigen Vergütungen wird noch besonders auf das in § 7 der obrigkeitlichen Verordnung vom 9. April 1849 enthaltene Verbot und die für dessen Uebertretung daselbst angedrohten Strafen verwiesen.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats vom 19. und publicirt am 22. März 1852.

Anlage I.

Polizeiliche Bekanntmachung.

Da unter denen, welche zum Zweck der Auswanderung in einen andern Welttheil hieher kommen, sich oft Personen befinden, welchen es an erforderlichen Geldmitteln fehlt, und Fälle der Art, vermuthlich durch Mißverstehen der in öffentlichen Blättern erschienenen die Auswanderung nach Peru betreffenden Ankündigungen hiesiger Schiffs-Expedienten, in jüngster Zeit häufiger vorgekommen sind, so sieht sich die Polizei-Direction veranlaßt, hiedurch alle, welche die Absicht haben, über Bremen in einen andern Welttheil auszuwandern, zu warnen, nicht ohne die zur Bezahlung der Ueberfahrtskosten und zur Bestreitung ihrer anderweitigen Bedürfnisse

hinreichenden Geldmittel hieher zu kommen, indem ihnen sonst der Aufenthalt hier nicht gestattet werden kann, sie vielmehr ohne Weiteres in ihre Heimath werden zurückgewiesen werden.

Bremen, den 7. October 1851.

Die Polizei-Direction.

Anlage K.

Polizeiliche Warnung.

Bekanntlich sind hieselbst wie in vielen andern Städten Agenten von Geschäftsleuten Nordamerikanischer Häfen bemüht, den Auswanderern Billets zur Weiterbeförderung (auf Eisenbahnen, Dampfschiffen, Canalböten) von dem überseeischen Landungsplatze nach dem Bestimmungsorte im Innern zu verhandeln.

Da nun dieser Handel, wie die Erfahrung gelehrt hat, zu großen Unzuträglichkeiten führt; indem die der dortigen Verhältnisse unkundigen Auswanderer, welche zur Annahme solcher Billets verleitet worden, nicht selten sich arg getäuscht fanden, so achtet sich die Polizeidirection im Interesse der Auswanderer verpflichtet:

> diese dringend zu warnen, sich schon vor ihrer Ankunft im überseeischen Hafen auf dergleichen Verbindlichkeiten wegen ihrer Weiterbeförderung ins Innere einzulassen, — und ihnen vielmehr zu empfehlen, in Newyork, Neworleans, Baltimore und Philadelphia sich ausschließlich des unentgeltlichen Rathes der Agenten der Deutschen Gesellschaft zu bedienen.

Uebrigens wird es hoffentlich nur der Erinnerung bedürfen, daß es hier Jedermanns Pflicht sei, den Auswanderern, welche ihrer Weiterbeförderung halber vertrauensvoll zu uns kommen, mit Rath und That beizustehen und von ihnen allen Nachtheil nach Kräften abzuwenden, um Alle und Jede, besonders aber Schiffsexpedienten, Schiffsmäkler und Gastwirthe nicht blos von dem Verkaufsbetriebe mit solchen Billets, sowie von jedweder Bei-

hülfe zu solchem Billethandel abzuhalten, sondern auch zur Mitwirkung dahin zu veranlassen, daß die Auswanderer die obige Warnung erfahren und beachten.

Die unterzeichnete Behörde glaubt deshalb für jetzt von weiteren Maßregeln absehen zu dürfen, verordnet jedoch, um ihre Warnung möglichst zu allgemeiner Kunde der Betheiligten zu bringen, daß die Schiffsexpedienten und Schiffsmäkler in ihren Geschäftslocalen, die Gastwirthe, welche Auswanderer logiren, in ihren Gasthäusern an augenfälliger Stelle Ein Exemplar dieser polizeilichen Warnung anzuschlagen haben.

Bremen, den 18. October 1851.

Die Polizei-Direction.

Anlage L.

Obrigkeitliche Bekanntmachung eines die Beförderung von Schiffs-Passagieren betreffenden Regulativs.

Publicirt am 5. März 1852.

In Betreff der wegen Beförderung von Schiffs-Passagieren bestehenden Vorschriften erläßt der Senat für einige besondere Verhältnisse im Interesse der Auswanderer auf den Antrag der Handelskammer und nach erfolgter Vernehmung des Kaufmannsconvents hiemit das folgende

Regulativ.

I.

In Rücksicht auf die größere Bequemlichkeit und Annehmlichkeit, welche es für die Auswanderer mit sich führt, wenn sie nicht eher am Bord des für sie bestimmten Seeschiffes beherbergt und beköstigt werden, als bis alle zur Reise erforderlichen Einrichtungen hergestellt sind und das Schiff völlig segelfertig ist, bis dahin aber für ihre Herberge und Beköstigung am Lande Sorge getragen wird, wird zur Förderung dieses Zweckes hiedurch festgesetzt:

1) Diejenigen Seeschiffe, welche ihre Passagiere nicht eher als am Tage vor dem Antritt ihrer Reise aus dem Hafen zu Bremerhaven an Bord nehmen und nicht eher an Bord beköstigen, auch

bis dahin von dem für diese Passagiere angeschafften Proviant Nichts verbraucht oder anderweitig benutzt haben, sind befugt, sich in demselben Verhältnisse wie im § 20 der, die Beförderung von Schiffspassagieren betreffenden Verordnung vom 9. April 1849 vorgeschrieben ist, um eilf Tage weniger zu verproviantiren.

Diese Bestimmung findet indeß auf das, für jeden Passagier mitzunehmende Wasser keine Anwendung, und darf also das in jener Verordnung § 20 festgesetzte Quantum niemals verringert werden;

2) für alle solche Schiffe, welche von dieser Befugniß Gebrauch gemacht haben, tritt die Vorschrift des § 21 der erwähnten Verordnung, hinsichtlich der Ergänzung des Proviants, schon nach sechs Tagen, nachdem der für die Passagiere bestimmte Proviant angebrochen worden, in Wirksamkeit;

3) diejenigen Schiffsexpedienten, welche von der unter 1 gedachten Befugniß Gebrauch machen wollen, sind verpflichtet, dies den amtlich angestellten Besichtigern und zwar jedesmal vor der Besichtigung des Proviants schriftlich anzuzeigen, sowie auch in ihrer, zufolge § 36 der Verordnung vom 9. April 1849 auszustellenden Declaration zu bescheinigen, daß demgemäß von ihnen verfahren sei;

4) den Besichtigern liegt es ob, auf die genaue Befolgung der vorstehenden Bestimmungen zu achten, auch jedesmal in den von ihnen auszustellenden Proviantscheinen zu bemerken, ob die Verproviantirung nach Vorschrift des § 19 der mehrgedachten Verordnung, oder in Gemäßheit der vorstehenden Bestimmungen geschehen sei.

II.

Die nach § 29 der Verordnung vom 9. April 1849 für jeden Schiffspassagier mit zwanzig Thalern zur Verwendung zu haltende Summe wird hierdurch bei allen Reisen nach einer Gegend über Cap Horn oder Cap der guten Hoffnung hinaus auf dreißig Thaler für jeden Schiffspassagier erhöht.

III.

Die Schiffsexpedienten sind verpflichtet, in allen Fällen — ohne Unterschied, ob sie lediglich nach Vorschrift der Verordnung

vom 9. April 1849 ausgerüstet, oder etwa von der durch das gegenwärtige Regulativ ihnen eingeräumten Befugniß Gebrauch gemacht haben — ein Verzeichniß der angeschafften Lebensmittel und sonstigen Ausrüstung nach einem gedruckten, die einzelnen Gegenstände specificirenden Formulare vor der Besichtigung den amtlich angestellten Besichtigern einzureichen und von diesen nach befundener Richtigkeit unterschreiben zu lassen.

Solche Formulare sind in der Buchdruckerei von Carl Schünemann, zweite Schlachtpforte Nr. 7, vorräthig.

Indem der Senat eine sorgfältige Beachtung des gegenwärtigen sofort nach geschehener Publikation in Kraft tretenden Regulativs allen Betheiligten zur Pflicht macht, bringt er zugleich zu öffentlicher Kunde, daß die Besichtiger berechtigt und nach Beschaffenheit der Umstände verpflichtet sind, darüber sich eine genügende Sicherheit zu verschaffen, daß die für die Passagiere vorgeschriebene Ausrüstung ausschließlich für diese bestimmt, mithin für die Schiffsmannschaft außerdem hinlänglicher Proviant und sonstiger Bedarf an Bord gebracht sei.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am 3. und bekannt gemacht am 5. März 1852.

Anlage M.

Obrigkeitliche Verordnung, die Benutzung und den Tarif des Sicherheitshafens betreffend.

Publicirt am 10. November 1851.

In Folge der von dem Senate und der Bürgerschaft vereinbarten veränderten Bestimmungen über die Benutzung des Sicherheitshafens, verordnet der Senat das Nachstehende:

I. In Betreff der Schiffe, für die der Hafen zur Winterlage benutzt wird:

1) Als Liegeplatz für die die Unterweser befahrenden Schiffe während der Winterzeit ist der Sicherheitshafen vom 1. November

bis zum 15. April jeden Jahres geöffnet, und dürfen nur während dieses Zeitraums die Fahrzeuge in denselben eingebracht werden. Holzflösse werden in den Hafen nicht aufgenommen.

2) Der Hafen ist von den gedachten Schiffen lediglich als Liegeplatz zu benutzen, und dürfen diese in demselben nicht verzimmert, calfatert oder geschloopt werden. Aus Schiffen mit Ladungen, für welche in dem Hafen Zuflucht gesucht wird, dürfen diese nur an den ihnen anzuweisenden Ausladeplätzen an's Land gebracht werden. Einladungen in Schiffe, welche im Hafen liegen, ist nur für Auswanderer-Güter stattnehmig.

3) Das Hafengeld für Schiffe, welche Winterlager halten, beträgt:

a.	für Seeschiffe von 50 bis 80 Last Größe	10 ℛ	— ℋ
	von 80 bis 120 „ „	15 „	— „
	für Schiffe über 120 Last	25 „	— „
	für Küstenfahrzeuge unter 20 Last Größe .	2 „	36 „
	über 20 „ „ .	5 „	— „
b.	für an der Weser zu Hause gehörende Kähne und Leichterfahrzeuge	2 „	36 „
c.	für ein Dampfschiff.	15 „	— „
d.	für oberländische Fahrzeuge:		
	für einen Schiffsbock.	4 „	— „
	„ „ Hinterhang.	3 „	36 „
	„ „ großen Schiffsbullen	3 „	— „
	„ „ kleinen dito	2 „	36 „
	„ ein sogenanntes Moor- oder Lattenschiff.	— „	36 „
e.	für Sandschiffe und andere kleine offene Fahrzeuge.	— „	36 „

4) Wenn eins der in den Hafen gelegten, unter a., b.. c., d. aufgeführten Schiffe denselben wieder verläßt und vor Ablauf der Winterlage, für welche das Liegegeld bezahlt ist, in den Hafen zurückgebracht wird, ist dasselbe von der abermaligen Entrichtung des Liegegeldes frei. Für die unter e. aufgeführten Sandschiffe

und andere kleine offene Fahrzeuge, welche dem Hafenaufseher zu übergeben und von diesem festzuschließen sind, ist aber, wenn sie herausgenommen, jedesmal, wenn sie wieder in den Hafen gebracht werden, die Taxe von 36 ℳ zu entrichten.

II. Für Schiffe, welche mit Gütern zum Lagern auf den verpachteten Plätzen am Hafen beladen sind, kann der Hafen während der nicht zur Winterlage bestimmten Zeit benutzt und die Güter, von denen jedoch die einzelnen Colli das Gewicht von 3000 Pfund nicht übersteigen dürfen, vermittelst des daselbst befindlichen Krahns aufgesetzt werden. Das Aufsetzen hat der Hafenaufseher zu besorgen, an den auch das dafür dem Staate nach der Wuppertaxe zu entrichtende Krahngeld zu zahlen ist. Die Schiffer haben sich zuvor an den Hafenaufseher zu wenden und demselben

1) eine genaue Aufgabe der geladenen Güter, welche ans Land gebracht werden sollen, zu behändigen und zugleich den ihnen von dem Schlachtschreiber ertheilten Löschzettel vorzuzeigen.

2) Der Consumtions-Abgabe unterworfene Gegenstände dürfen am Sicherheitshafen überall nicht ans Land gebracht werden.

3) Die ans Land gebrachten Güter dürfen am Hafen nicht liegen bleiben, sondern müssen von dem Empfänger sofort nach dessen Lagerplatz geschafft werden.

4) Der Schiffer hat für die Benutzung des Hafens kein Hafengeld zu entrichten, muß aber nach der Entlöschung der Güter sein Schiff sofort aus demselben hinauslegen.

III. Für Schiffe, welche zum Einnehmen von Auswanderern den Hafen benutzen, wird das Folgende angeordnet:

1) Die Schiffer, welche in dem Sicherheitshafen Auswanderer und deren Effecten einnehmen wollen, haben sich bei dem Hafenaufseher zu melden, und diesem aufzugeben, für welches Schiff solche bestimmt sind.

2) Sie haben ihre Fahrzeuge auf den Platz zu legen, den ihnen der Hafenaufseher anweist und dessen Vorschriften überall genau nachzukommen.

3) Die Rheder und Schiffsexpedienten haben dem Hafenaufseher zeitig eine Aufgabe der Kähne und des Seeschiffs, für welche diese die Passagiere einnehmen sollen zu machen und Letztere demselben zuzuweisen.

4) Der Hafenaufseher hat dafür zu sorgen, daß die Effecten der Passagiere gesondert hingelegt werden, ohne jedoch deren Bewachung zu übernehmen, für welche die Passagiere, sowohl bei der Lagerung im Freien, als auch in den zum Schutz bei Regenwetter erbauten Schoppen, selbst zu sorgen haben.

5) Die Benutzung sowohl des Schoppens, als auch die der übrigen, zum Einschiffen der Auswanderer vom Staate getroffenen Einrichtungen ist unentgeltlich. Die Schiffer sind von der Entrichtung von Hafengeld frei.

6) Der Hafenaufseher ist angewiesen, die Einschiffung zu leiten und zu überwachen.

7) Die Passagiere, wie die Schiffer haben dessen Anordnungen und Verfügungen pünktlich Folge zu leisten. Wer diesen entgegen handelt, verfällt der polizeilichen Bestrafung.

Wegen der von den Schiffern im Uebrigen hinsichtlich der Benutzung des Hafens zu beobachtenden anderweitigen Vorschriften werden dieselben auf das hieneben erlassene Regulativ verwiesen.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am 7. und publicirt am 10. November 1851.

Obrigkeitliches Regulativ für die Benutzung des Sicherheitshafens.

In Betreff der Benutzung des Sicherheitshafens werden von dem Senate die nachstehenden, von den Schiffern zu beobachtenden Ordnungsmaßregeln und polizeilichen Vorschriften erlassen.

1) Die nächste Aufsicht über den Sicherheitshafen und die Aufrechthaltung der Ordnung in demselben, ist dem dafür angestellten Hafen-Aufseher übertragen, dessen Anweisungen daher die Schiffer in allen die Benutzung des Hafens betreffenden Angelegenheiten, bei Vermeidung ernstlicher wider sie zu verhängender polizeilicher Bestrafung willige Folge zu leisten gehalten sind.

2) Diejenigen Schiffer, welche den Hafen zur Winterlage benutzen wollen, haben, ehe sie in den Hafen legen, sich bei dem Aufseher zu melden und das taxmäßige Hafengeld demselben zu berichtigen. Den ihnen darauf vom Aufseher anzuweisenden Liegeplatz haben sie sodann mit ihrem Fahrzeuge ohne Widerrede einzunehmen und dürfen denselben nicht verändern, es sei denn mit Vorwissen oder auf ausdrückliches Geheiß des Hafen-Aufsehers.

3) Das Einbringen sowie das Auslegen der Schiffe muß mit aller Vorsicht geschehen um Beschädigungen der Hafenwerke, für welche der Schiffer jederzeit verantwortlich ist, zu vermeiden. Namentlich ist in dieser Hinsicht bei einer Geldstrafe von 1 bis 5 Rthlr. untersagt, mit Schiffshaken in die Mauern zu stechen.

4) Nachdem ein Fahrzeug zur Winterlage in den Hafen gelegt ist, hat es ohne Verzug den von dem Aufseher dafür angewiesenen Liegeplatz einzunehmen, und ist der Schiffer gehalten, dasselbe nach der von dem Hafen-Aufseher ihm näher zu ertheilenden Weisung, jederzeit aber so zu befestigen, daß das Vordertheil des Schiffes nach dem Lande zu gekehrt und keine Schiffslinie queer über den Hafen gezogen wird.

5) Sobald ein solches Schiff auf seinem Liegeplatz festgemacht ist, müssen das Bugspriet, der Besaan-Giekbaum und der Ausstecher eingenommen und die Anker, sofern sie nicht zur Befestigung des Schiffs mitbenutzt werden, binnen der Schiffsbord gelegt, auch die Schiffsjöllen und Boote aus dem Wasser gehoben und aufs Deck gestellt werden, bei Vermeidung angemessener Ordnungsstrafe von 1 bis 10 Rthlr.

6) Ist es erforderlich, daß ein Schiff auf einen andern Liegeplatz verlegt werden muß, so ist der desfallsigen Anordnung des Hafen-Aufsehers unverzüglich Folge zu leisten.

7) Wenn ein Schiffer von seinem in den Hafen gebrachten Fahrzeuge sich entfernt und keinen Lieger darauf zurückläßt, so ist er gehalten, dem Hafen-Aufseher einen geeigneten Stellvertreter aufzugeben, widrigenfalls der Aufseher befugt ist, etwanige für das Schiff erforderliche Anstalten und Vorkehrungen auf Kosten des Schiffers vornehmen zu lassen.

8) Da das äußere Ufer des Hafens die Gränze des städtischen Consumtionsbezirks und der Sperre bildet, so darf durch die im Hafen liegenden Schiffe und deren Mannschaft keine Art von Communication zwischen beiden Ufern vorgenommen, vermittelt oder befördert werden, bei unausbleiblicher ernstlicher Bestrafung durch die Polizeidirection oder den Umständen nach durch das Criminalgericht.

9) Es ist nicht gestattet, daß an Bord von im Hafen liegenden Fahrzeugen Vorräthe von feuerfangenden Stoffen, als Hanf, Flachs, Theer, Pech, Werg, Terpentin, Sprit oder Schießpulver gelagert bleiben und es sind die Schiffer gehalten, solche binnen drei Tagen löschen und in sichere Gewahrsam bringen zu lassen.

10) Wenn der Hafen mit Eis bedeckt ist, darf kein anderes Feuer, als von Torf auf den Schiffen unterhalten werden, auch bleibt es vorbehalten unter eintretenden Umständen, z. B. andauernden heftigen Stürmen, das sofortige Auslöschen alles Feuers an Bord der Schiffe durch den Hafen-Aufseher bis auf weiteres ansagen zu lassen. Nicht minder ist der Gebrauch von Licht in den Fahrzeugen nur in einer wohlverschlossenen Laterne erlaubt. Uebertretungen dieser Vorschriften ziehen eine angemessene Geld- oder Gefängnißstrafe nach sich.

11) Während des Frostwetters sind die Schiffer gehalten, ihre Schiffe gehörig aufzueisen.

12) Jedes Auswerfen von Kehricht oder Unrath oder wodurch sonst der Hafen verunreinigt wird, in den Hafen oder auf die Ufer, sowie das Anbringen und Anhäufen von Sand durch Sandschiffe ist auf das strengste und bei angemessener polizeilicher Ahndung verboten.

Wornach sich ein Jeder zu richten hat, der Hafen-Aufseher aber, sowie die Wachtposten angewiesen sind, auf die Befolgung sorgfältig zu achten.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats den 7. und publicirt den 10. November 1851.

Anlage N.

Erster Bericht über die Wirksamkeit des Nachweisungs-Büreau für Auswanderer in Bremen.

(Während des Zeitraums vom 1. März bis 1. October 1851.)

Indem die Unterzeichneten sich beehren, die bisherige Wirksamkeit des ihrer nächsten Leitung übergebenen Instituts zu schildern, sprechen sie vor Allem für das seit dessen Bestehen ihnen unausgesetzt bewiesene große Vertrauen ihren aufrichtigsten warmen Dank aus. Sie knüpfen an denselben die Bitte, bei der Beurtheilung des Folgenden freundlich berücksichtigen zu wollen, daß ganz neue Verhältnisse zu regeln und ins praktische Leben zu führen, dabei auch mancherlei Schwierigkeiten zu überwinden waren.

Die schon früher angeregte Idee:

> „allen Personen, welche sich von Bremen aus nach überseeischen Plätzen begeben wollen, eine zuverlässige Belehrung über sämmtliche bei diesem Vorhaben in Frage kommende Verhältnisse zu gewähren,"

ward im vorigen Jahre von der Handelskammer ihrer Verwirklichung zugeführt. Dies geschah in der Ueberzeugung, daß Bremen das Interesse und die Pflicht habe, dem Auswanderer jeden erforderlichen Beistand zu leisten, insbesondere auch ihn vor Prellereien und sonstigen Unzuträglichkeiten zu bewahren.

Die sämmtlichen hiesigen Rheder und Schiffsexpedienten erkannten unterm 23. September 1850 die Richtigkeit des auch durch mehrere Gesetze und sonstige Einrichtungen bethätigten Grundsatzes an, erklärten sich bereit, zu den Kosten des Unternehmens beizutragen, und genehmigten am 2. December 1850 einen vorläufigen Plan der Ausführung mit der Maßgabe, daß einzelne Modifikationen je nach der Erfahrung eintreten könnten. Die Tags darauf ernannte Direction begann am 7. December ihre Berathungen, setzte sich dann mit einer Anzahl hiesiger Gastwirthe in Verbindung, entwarf einen mit denselben abzuschließenden Vertrag, erledigte auch die übrigen Punkte und hatte die Befriedigung, ihre am 29. December einge-

reichten Vorschläge von der Handelskammer angenommen und schon am 31. desselben Monats dem Senate mitgetheilt zu sehen. Dieser drückte unterm 17. Januar 1851 Sein Einverständniß mit allem Wesentlichen aus und bestellte eine Commission aus Seiner Mitte zur Wahrnehmung der obrigkeitlichen Aufsicht. Einigen von Ihm dabei gemachten Bemerkungen stimmte die Handelskammer ihrer Seits am 22. Januar zu, am letzteren Tage erschien also das äußere Bestehen der Anstalt vollständig gesichert und anerkannt.

Eine Aufzählung alles Dessen, was nun noch geschehen mußte, würde zu weit führen; es soll daher hier nur bemerkt werden, daß einige Tage vor dem festgesetzten Termine, dem 1. März d. J., die Eröffnung der verschiedenen Comptoirs erfolgte.

Die Art der Thätigkeit erhellt aus Folgendem:

Im Bahnhofsgebäude, dem Wartezimmer der dritten Classe gegenüber, befindet sich ein Comptoir des Nachweisungsbüreaus. Dasselbe ist durch deutliche Ueberschriften erkennbar und bei jedem ankommenden Bahnzuge geöffnet. Der ihm vorgesetzte Beamte behändigt hier jedem Auswanderer, der es wünscht, die Adresse eines Gastwirthes und die festen Taxpreise, zu welchen letzterer sowol Kost und Logis zu gewähren, als auch den Transport von Effecten zu übernehmen verpflichtet ist. Ferner erhält der Auswanderer die Adresse sämmtlicher hiesiger Schiffsmäkler und Schiffsexpedienten, eine Aufgabe der hiesigen Durchschnittspreise ihrer Hauptbedürfnisse, als Matratzen, Decken, Blechgeschirre u. s. w., sowie Verhaltungsregeln für den Aufenthalt in Bremen, in Bremerhaven, auf dem Schiffe und für die Ankunft am überseeischen Bestimmungsorte.

Zu näherer Kenntnißnahme sind diese verschiedenen Drucksachen dem Berichte angebogen; außer denselben erhält jedoch der Auswanderer je nach seinem individuellen Bedürfnisse weitere Belehrung.

In ganz gleicher Weise verfährt ein anderes Comptoir am Altenwalle bei der Ankunft jedes Oberweser-Dampfschiffes; und ebenso ein drittes am Markte (unter dem Hause Schütting) befindliches, welches letztere aber weit mehr die Entgegennahme und Abhülfe von Wünschen und Beschwerden, als die den beiden

andern Stationen vorzugsweise obliegende Befriedigung allgemeiner Bedürfnisse zur Aufgabe hat und täglich vom Morgen 8 Uhr bis zum Abend 8 Uhr geöffnet ist.

Alle angebrachte Klagen veranlassen eine sofortige Untersuchung des Sachverhältnisses und den Versuch gütlicher Vermittelung. Mißlingt dieser, was übrigens selten der Fall, so werden die zuständigen Behörden, nämlich die Inspection des Auswanderungs- und Mäklerwesens, die Polizei-Direction, oder die Gerichte um rasches Einschreiten ersucht, was denn auch unter der thätigen und uneigennützigen Beihülfe der in diesen Angelegenheiten mitwirkenden Herren Sachführer nicht ausbleibt.

Um den verschiedenen Unzuträglichkeiten möglichst im Voraus zu begegnen, sind die Beamten berechtigt und verpflichtet, die empfohlenen Wirthslokale öfter zu besuchen und sich zu überzeugen, ob dieselben den gegen das Nachweisungsbüreau übernommenen Pflichten — in Betreff der Aufnahme einer beschränkten Zahl Gäste, deren guter und reeller Behandlung, des Aushängens genau specificirter Preiscourante 2c. — nachgekommen sind. Auf diese Weise ist ihr Beruf, namentlich an den Expeditionstagen der Schiffe ein mühsamer und oft schwieriger; um so anerkennender muß das gute Verhalten sämmtlicher drei Beamten und des ihnen beigegebenen Schreibers erwähnt, der Name des ersten Beamten Herrn Heinrich Grimm, aber noch mit besonderer Auszeichnung hervorgehoben werden, da sein Pflichteifer und seine Liebe zur Sache zum Gelingen derselben wesentlich beigetragen haben. Herr Grimm ist Vorgesetzter der beiden andern Beamten, die, wie er selbst, beeidigt sind, gewisse polizeiliche Befugnisse ausüben, jedem Geschäftsbetriebe mit Auswanderern gänzlich fern stehen, und außer einem festen Gehalte keinerlei Vergütungen für ihre Mühwaltung — sei es direct oder indirect — annehmen dürfen.

Ein Haupterforderniß, um die Zwecke der Anstalt zu erreichen, d. i. die Unterstützung des Nachweisungsbüreau recht vielen hülfs- und rathbedürftigen Personen angedeihen zu lassen, war und ist fortwährend: dessen Dasein zu ausgebreiteter Kunde zu bringen. Die Auswanderer müssen nothwendig schon in ihrer Heimath erfahren,

daß und welcher Beistand ihnen hier wird, damit sie nicht durch falsche Vorspiegelungen desselben beraubt werden. Einige Andeutungen mögen dies darthun:

Es liegt auf der Hand, daß die deutschen Plätze, Hamburg und Bremen, schon aus dem Grunde zur Verschiffung Deutscher nach fremden Welttheilen vorzüglich geeignet sind, weil die Reise dahin, der Aufenthalt daselbst und auf dem Schiffe den meist den niedern Ständen angehörenden und leider! der absoluten Vorbedingungen des Gelingens ihrer Pläne nur zu oft unkundigen Leuten viele Erleichterungen vor den ihrer Sprache und Sitte fern stehenden holländischen, belgischen, englischen und französischen Häfen bieten.

Dazu kommen eigenthümliche Vorzüge jener beiden Hansestädte, gute Gesetze, deren strenge Controlle, verschiedene Einrichtungen zum Besten der Auswanderer. Im gegenwärtigen Berichte können diese Institutionen, so höchst interessant sie sind, nicht weiter berührt werden; es mußte ihrer nur flüchtig Erwähnung geschehen, weil sie den Agenten concurrirender Plätze ein Dorn im Auge und von diesen nicht selten fälschlich dargestellt sind. Während Bremen und Hamburg z. B. die Selbstverproviantirung der Schiffspassagiere als sehr gefährlich verbieten, und eine reichliche, vorher amtlich zu inspicirende Ausrüstung dem Rheder zur Pflicht machen, überlassen jene nichtdeutschen Häfen fast Alles der Convenienz des Einzelnen, der dann natürlich etwas weniger Passagegeld (ohne Kost) zu zahlen, seine unzeitige Sparsamkeit aber, abgesehen von den Nothständen, denen er wegen Mangel eines Verständnisses ausgesetzt ist, durch Hunger oder späteren theueren Einkauf des Unentbehrlichen vom Capitän des Schiffes zu büßen hat.

Solche unreine Bestrebungen zu bekämpfen, kann nicht Sache des Nachweisungsbüreaus sein, allein es mußte ihrer Erwähnung geschehen, weil sie zum Theil mit anderen den Auswanderer bedrohenden Gefahren in engem Zusammenhange stehen. Diese liegen in dem Treiben einer sehr zahlreichen Classe Menschen in den transatlantischen Häfen, besonders zu Newyork. Dort wie in Baltimore, Neworleans und Philadelphia existirt bekanntlich unter dem Namen „Deutsche Gesellschaft“ ein lediglich menschenfreundlicher Verein,

welcher sich der Einwanderer in aller Weise annimmt, seinen Agenten an Bord jedes Schiffes sendet und den schon vor der Landung beginnenden Prellereien Anderer zu begegnen sucht. Letzteres ist nicht leicht.

Eine Menge Etablissements, hauptsächlich in Newyork, suchen nämlich aus dem Verkehre mit Auswanderern Vortheil zu ziehen. Sie halten zum Theil in derselben Straße wie die Deutsche Gesellschaft Comptoirs, legen denselben ganz ähnliche Firmen bei und besolden eine große Zahl Mäkler (runners), um eine möglichst große Kundschaft zu gewinnen. Jene Mäkler werden außerordentlich hoch salarirt, betreiben ihr Geschäft mit ungemeiner Schlauheit und scheuen kein Mittel, ihren Zweck zu erreichen. Viele derselben sind Deutsche, ja manche Comptoirs bezahlen Leute aus jedem einzelnen in Betracht zu ziehenden Deutschen Bundesstaate, die dann in heimathlicher Sprache und Tracht, unter der Maske großer Gutmüthigkeit, ihre speciellen Landsleute an sich locken und ihren Vollmachtgebern zu weiterer Behandlung überliefern müssen.

Den bethörten Menschen wird hinsichtlich aller nur denkbarer Verhältnisse Rath und Auskunft verheißen und in Wirklichkeit auch ertheilt. Aber wie verhält es sich damit? Nicht nur haben sie diese ihnen gewidmete „Fürsorge“ gleich mit blanken Dollars zu bezahlen, während doch die weit zuverlässigere Unterstützung der Deutschen Gesellschaft ohne alle Vergütung erfolgt, sondern der eigentliche Nachtheil liegt meistens in den erhaltenen Unterweisungen selbst. Die beregten Etablissements sind oft Ausflüsse von Landspeculanten und verschiedenen Gesellschaften zur Weiterbeförderung von Personen und Gütern, oder sie stehen doch mit derartigen Instituten in regelmäßiger naher Verbindung, erhalten für jede Empfehlung eine Provision u. s. w. Die Folge ist, daß nicht sowohl das Interesse der Hülfsbedürftigen, als dasjenige der von ihnen Nutzen ziehenden Recommandirten berücksichtigt, daher denn auch notorisch häufig eine Dampfschiff- oder Canalfahrt statt einer Eisenbahn zur ferneren Reise aufgedrungen wird, selbst wenn die letztere weit zweckdienlichen wäre.

Die Entfernung der Bestimmungsorte von dem Abgangsplatze verschweigt man dabei, genug, Alles wird aufgeboten, die eigennützigsten Pläne zu verfolgen. In ähnlicher Art geht es bei den übrigen Rathschlägen, etwa wo Dieses oder Jenes einzukaufen ꝛc. Jeder Empfohlene zahlt dem empfehlenden Bureau eine Provision, schlägt diese natürlich auf den Preis seiner Waaren oder Dienste und schickt den Unglücklichen weiter, bis dieser einsieht, in welche Hände er gefallen, zugleich aber auch, daß durch dieselben die Verwirklichung seiner Aussichten und Pläne erheblich erschwert ist. Allein die angedeutete blutsaugende Industrie beschränkt sich nicht auf Amerika.

Wie dort, so auch in Deutschland, ist ein Theil der Presse in ihrem Solde, sei es direct oder vermittelst lucrativer Geschäftsbeziehungen, die mit den betreffenden Redactionen angeknüpft und unterhalten werden. Von großem Geschicke zeugende Artikel gegen die Deutschen Gesellschaften verbreitet man in vielgelesenen Blättern, Wahrheit und Dichtung vermengend, das Ganze dem Leichtgläubigen und Unkundigen mundgerecht. Die Inhaber der mehrerwähnten „Nachweisungsbureaus zum Schutze der Auswanderer“ oder wie ihre Titel lauten mögen, begeben sich von Zeit zu Zeit nach Deutschland, unterhalten hier aber außerdem ein förmliches Corps ständiger Agenten, fast in jeder bedeutenderen Stadt, einen mitunter mehrere. Diese haben die Auswanderer schon diesseits des Oceans für die bestimmte überseeische Adresse zu gewinnen und ihnen, damit dies sicher geschehe, wo möglich schon im Voraus Billets (tickets) zur Beförderung von dem resp. Hafen nach dem Innern aufzudringen — ein Verfahren, vor welchem nicht dringend genug gewarnt werden kann. Einmal fallen dabei leicht die schon vorher berührten Betrügereien in Betreff der Art des jedesmaligen Beförderungsmittes, der Entfernung u. s. w. vor, dann auch sind die Preise so vielen Schwankungen unterworfen, daß an Ort und Stelle eine vielleicht kurz vorher eingetretene Ermäßigung benutzt werden könnte, wenn man nicht schon in Europa sich gebunden hätte. Dazu kommt, daß gedachte Agenten mancher Beförderungsgesellschaften gewisser Maßen auf Betrug angewiesen zu sein pflegen, indem sie verpflichtet sind, dem

Auftragertheiler einen bestimmten Betrag auszubedingen, auch einen anderen höheren nicht zu überschreiten, den Unterschied zwischen beiden aber als Provision für ihre Mühwaltung behalten dürfen. In welcher Ausdehnung der geschilderte Unfug stattfindet, übersteigt alle Begriffe; die berichtende Direction hat sich daher auch zu dem Antrage an den Senat veranlaßt gesehen, daß Er den fraglichen Billetverkauf innerhalb des bremischen Staats bei nachdrücklicher Strafe untersage und eine Warnung vor demselben in den Lokalen aller Gastwirthe und Schiffsexpedienten anschlagen lasse. Die gleiche Maßregel ergreifen voraussichtlich dann auch andere Regierungen!

Dies ist um so wichtiger, weil gerade solche Agenten mit vielen anderen Leuten in Verbindung stehen, die für sich von den Auswanderern Nutzen ziehen wollen. Besonders mit Gastwirthen machen sie gemeinsame Sache und beginnen den Geschäftsbetrieb gewöhnlich auf der Eisenbahn oder den Dampfschiffen, indem sie den zum Expeditionstage erwarteten Schiffspassagieren entgegenreisen.

Die Anwendung so vielfacher bedeutender Mittel ergiebt klar, wie lohnend diese Art Industrie sei, zugleich aber auch, daß nur die Auswanderer selbst die so aufgewendeten Summen zu erstatten haben und nicht genug vor den ihnen bereiteten Verführungen gewarnt werden können. Die Direction des Nachweisungsbüreaus hat sich deshalb angelegen sein lassen, die Kunde ihrer Anstalt möglichst zu verbreiten, und erneuert hier die Bitte, sie darin unterstützen zu wollen. Dabei muß sie aber dem hin und wieder vorkommenden Irrthume begegnen, als wenn das Nachweisungsbüreau auch Geldunterstützungen gewähre, oder wohl gar eine freie Ueberfahrt für eine Familie vermittele. Beides geschieht nicht, würde auch in einem irgend nennenswerthen Grade unausführbar sein. Jeder, der seine Heimath verlassen und eine neue jenseits des Oceans aufsuchen will, möge vorher wohl prüfen, ob er die dazu erforderlichen Kosten zu bestreiten vermag, indem er sonst Gefahr läuft, die Reise nach dem Verschiffungshafen durchaus umsonst gemacht zu haben.

Viele briefliche Anfragen sind fortwährend dahin gerichtet, ob es zweckmäßiger sei, bereits im Inlande den Passage-Contract für

ein Schiff abzuschließen, oder dies erst in Bremen zu thun. Im Allgemeinen ist Ersteres zu empfehlen, natürlich aber nur, wenn man mit ordentlichen obrigkeitlich concessionirten Agenten sich einläßt. Die Preise sind zwar einigem Wechsel unterworfen, namentlich von der Zahl der jedesmal vorhandenen Schiffe und deren Verhältnisse zu den sich meldenden Passagieren abhängig, und es kann also mitunter vorkommen, daß ein im letzten Augenblicke eingegangenes Engagement günstiger sich herausstellt. Das Gegentheil wird aber weit öfter der Fall sein, weil die Expedienten im Wesentlichen die vom Inlande aus ihnen frühzeitig aufgegebene Personenzahl ihren Einrichtungen zum Grunde legen müssen, Nachzügler häufig nicht mehr aufnehmen können, und diese dann genöthigt sind, bis zur Eröffnung einer anderen Gelegenheit Kost und Logis selbst zu bezahlen.

In den eigentlichen Geschäftsverkehr einzugreifen, hat die Direction sorgfältig vermieden, die bezüglichen Aufforderungen überwies sie daher, jedoch unter Beantwortung jedes einzelnen Gesuches, einem Schiffsexpedienten oder Mäkler nach gewisser Reihenfolge. Ebenso wenig wird je ein bestimmter Rath darüber ertheilt, wohin die Auswandernden am besten sich begeben möchten. Der Bedingungen eines glücklichen Erfolgs giebt es dazu so viele, so manche Eventualität hängt von der individuellen Persönlichkeit und nicht vorherzusehenden Umständen ab, daß es unmöglich scheint, eine Richtschnur für Alle festzustellen, oder auch einzelnen Leuten, deren Charakter, Fähigkeiten und Verhältnisse nicht näher bekannt, ein gewisses Ziel vorzuzeichnen. Verschiedene deutsche Auswanderungsvereine befolgen das entgegengesetzte Princip, indem sie entweder ausschließlich oder doch vorzugsweise gewisse Gegenden zur Niederlassung empfehlen. Manche derselben haben auch Bremen für ihre Ideen zu gewinnen gesucht, aber obwohl dabei eine erhebliche Vermehrung der von hieraus zu befördern Passagiere in Aussicht gestellt ward, lehnte man eine Betheiligung ab.

Die folgenden statistischen Uebersichten mögen das Bild, welches übrigens in diesen Blättern immer unvollständig bleiben wird und daher Allen, die es näher interessirt, erst durch persönliche An-

schauung und stets bereite mündliche Auskunft klarer werden wird, einigermaßen ergänzen:

a) Während des Zeitraums vom 1. Januar bis zum 30. September 1851 wurden, laut amtlicher Bescheinigung, von Bremen aus befördert:

nach Newyork . . .	in 103	Schiffen	15,847	Passagiere,
„ Baltimore . . „	24	„	4,460	„
„ Neworleans . . „	20	„	5,161	„
„ Philadelphia . „	8	„	713	„
„ Galveston . . „	7	„	920	„
„ Port Adelaide „	1	„	258	„
„ Greytown . . „	1	„	56	„
„ Callao (Lima) „	2	„	404	„
zusammen	in 106	Schiffen	27,819	Passagiere.

b) Von den im Vorstehenden erwähnten Personen wandten sich während der Zeit vom 1. März bis 30. September 1851 an das Nachweisungsbüreau für Auswanderer in Bremen und zwar

an das Comptoir im Bahnhofsgebäude	6,498	Personen,
„ „ „ am Altenwalle . . .	1,667	„
„ „ „ unterm Schütting .	3,899	„
überhaupt	12,064	Personen,

Unter diesen erhielten Logis und Kost nachgewiesen:

vom Comptoir im Bahnhofsgebäude	2,669	Personen,
„ „ am Altenwalle . . .	581	„
„ „ unterm Schütting . .	61	„
überhaupt	3,311	Personen.

Beschwerden liefen bei den genannten Comptoiren ein, und

sind auswärtigen Behörden überwiesen .	7	Beschwerden,
hiesigen Behörden überwiesen	47	„
durch das Nachweisungsbüreau sofort erledigt.	101	„
im Ganzen	155	Beschwerden.

Die Correspondenz umfaßte außerdem bis ultimo September d. J.

185 angekommene und

137 abgegangene Briefe.

Die Zahl der Directionsversammlungen bis zum 30. September d. J. betrug 45.

Die Wirksamkeit des Nachweisungsbüreaus wird sich, allem Anscheine nach, stets weiter ausdehnen; dieselbe immer nützlicher zu machen, soll das fernere unablässige Bestreben der Unterzeichneten sein.

Bremen, den 6. October 1851.

Die zeit. Direction des Nachweisungsbüreaus für Auswanderer.

(gez.) **W. F. Barkhausen.** (gez.) **Gröning.**

(gez.) **B. Konitzky.** (gez.) **J. D. Köncke.**

In Folge mehrseitigen Wunsches ist dieser Bericht gedruckt und durch einen Anhang vermehrt worden, welcher außer den verschiedenen von der Anstalt vertheilten Drucksachen auch die Bremischen die Beförderung von Schiffspassagieren betreffenden Gesetze und einige Nachrichten über das Auswandererhaus in Bremerhaven enthält.

Anhang.

Auswanderern

werden folgende Verhaltungsregeln und Winke für ihren Aufenthalt in Bremen, Bremerhaven und auf dem Seeschiffe zur Berücksichtigung empfohlen.

1) In **Bremen** erholt sich der Auswanderer allen Rath dessen er bedürftig ist, am Besten von dem Nachweisungsbüreau für Auswanderer, welches in allen Fällen durch beeidigte Beamte ganz unentgeldlich Auskunft ertheilt. Zwei Comptoirs desselben befinden sich im Bahnhofsgebäude und am Altenwalle (dem Landungsplatze der Dampfschiffe). Diese sind aber vorzugsweise bestimmt, die ankommenden Auswanderer zu bedienen und von dem

zu unterrichten, was zunächst für sie nöthig oder zweckmäßig erscheint. Wer dann noch weiter sich belehren oder Beschwerden erheben will, wende sich an das Comptoir des Nachweisungsbüreaus unterm Schütting am Markte.

2) Um die Auswanderer vor Uebervortheilung zu schützen, sind mit hiesigen Gastwirthen Verabredungen getroffen, nach welchen dieselben in ihre Wirthslocale nicht mehr Personen aufnehmen dürfen, als bequem darin logiren können, auch an bestimmte Taxen für Logis, Beköstigung und Gepäckexpedition, welche den Auswanderern eingehändigt werden, gebunden sind.

3) Das Nachweisungsbüreau behändigt den Auswanderern zu gleichem Zwecke einen Durchschnitts-Preis-Courant über ihre gewöhnlichen Bedürfnisse während der Seereise, namentlich Matratzen, Blechgeschirr, wollene Decken u. s. w.

4) Entstehen Klagen über schlechte Behandlung, Prellereien oder dgl., so versucht das Nachweisungsbüreau unterm Schütting entweder selbst Abhülfe zu schaffen oder solche durch genaue Angabe der betreffenden obrigkeitlichen, richterlichen oder sonstigen Behörden zu gewähren. Es ertheilt ferner in den geeigneten Fällen die Adressen der Herren Consuln, zuverlässiger Rechtsbeistände u. s. w.

5) Eine Hauptregel für Auswanderer ist, nicht zuviel Gepäck nach der neuen Heimath mitzunehmen. Es wird meist besser sein, das Ueberflüssige selbst mit einigem Schaden hier zu verkaufen, als in Amerika für die Weiterbeförderung theures Geld auszugeben, zumal dort häufig ganz andere Bedürfnisse vorwalten.

6) Geld und Pretiosen sind auf dem Seeschiffe am Sichersten beim Capitain aufgehoben. Doch lasse man sich um alle Mißverständnisse zu beseitigen, einen Schein über das in Aufbewahrung Gegebene ausstellen.

7) Den Auswanderern wird empfohlen, insofern sie dies nicht schon früher gethan haben sollten, in Bremen ihr Geld in die am Orte ihrer Bestimmung gangbarsten Münzen oder Wechsel umzusetzen. Wechsel erhält man von jedem respectablen

Handlungs- oder Banquierhause. Wegen des Umsatzes in andere Münzen wende man sich aber an zuverlässige Geldwechsler. Der Ordnung halber lasse man sich auch von diesen stets eine Abrechnung über die geschehene Einwechselung ausstellen.

8) Jeder lese die ihm von seinem Schiffsexpedienten eingehändigten gedruckten „Bedingungen der Ueberfahrt“ aufmerksam durch und präge sich deren Inhalt genau ein. Hier wird besonders darauf aufmerksam gemacht, daß Tabackrauchen und Feueranmachen im Zwischendeck, so wie die Mitnahme von Reibzündhölzern und Pulver überhaupt verboten ist, Waffen aber auf Verlangen dem Capitain während der Seereise in Verwahrung zu geben sind.

9) Die Kosten der Reise der Passagiere von Bremen nach Bremerhaven in verdeckten Kähnen trägt der Rheder oder Schiffs-Expedient, jedoch hat auf dieser Flußfahrt Jeder für seine Beköstigung selbst zu sorgen, wer indeß eine bequemere und raschere Fahrt dahin auf eigene Kosten vorzieht, findet solche mehre Male täglich auf guten Dampfschiffen zu festen billigen Preisen.

10) Von dem in den Ueberfahrts-Bedingungen festgesetzten Tage der Ankunft in Bremerhaven an beginnt sofort freies Logis und freie Beköstigung, entweder an Bord des für die Passagiere bestimmten Seeschiffes oder im Falle einer Verzögerung, ebenfalls für Rechnung der Rheder oder Expedienten, in dem von diesen anzuweisenden Logirhause. In der Regel wird letzteres das große „Auswanderungshaus“ sein. Wenigstens ist es allen Zwischendecks-Passagieren, die etwa vor dem festgesetzten Expeditionstage nach Bremerhaven kommen und hier verweilen wollen, zu rathen, ihren Aufenthalt im „Auswandererhause“ zu wählen, wo sie gut, sehr billig und sicher aufgehoben und durch feste Taxpreise vor allen Prellereien geschützt sind.

11) Die während der Seereise unentbehrlichen Sachen sind in eine kleine Kiste besonders zu verpacken, da die größeren häufig in den Unterraum verpackt werden müssen. Es ist

rathsam, die Effecten in Kisten, keinenfalls aber in Fässern, zu verpacken, auch müssen dieselben mit dem Namen des Eigenthümers bezeichnet sein.

12) Wünscht ein Passagier die bei sich führenden Effecten oder Baarschaften gegen Seegefahr versichern zu lassen, was sehr zweckmäßig ist, so ertheilt ihm das Nachweisungsbüreau auf Verlangen auch die dazu erforderliche Auskunft.

13) Jeder Passagier hat sowohl im Kahn als im Seeschiffe auf sein Gepäck selbst zu achten.

14) Wein und Bier werden auf dem Seeschiffe nur verabreicht, wenn dies besonders ausbedungen und bezahlt worden ist. Wer sonst solche Getränke unterwegs genießen will, möge sich daher damit in Bremen oder Bremerhaven versorgen. Andere Lebensmittel braucht er dagegen nicht mitzunehmen, auch keinen Caffee oder Thee.

15) Vor Allem befleißige sich der Passagier auf dem Seeschiffe der größten Reinlichkeit, sowohl hinsichtlich seines Körpers, als in Betreff seiner Schlafstelle, Kleider, Betten, Strohsäcke u. s. w. Letztere Sachen müssen bei gutem Wetter auf dem Verdeck oft gelüftet, hin und wieder mit (ihnen zu lieferndem) Essig besprengt und überhaupt in guter Ordnung gehalten werden.

16) Den Passagieren ist es erlaubt, bei gutem Wetter sich auf dem Verdeck aufzuhalten, jedoch nur in solchen Abtheilungen, daß die Arbeiten des Schiffsvolks dadurch nicht behindert werden. Das Vorderdeck des Schiffes bis zu dem großen Mast oder dem sonst vom Capitain weiterhin bezeichneten Platz ist zum Aufenthalt für die Zwischendecks-Passagiere bestimmt, der dahinter befindliche Raum lediglich für den Capitain, die Schiffsoffiziere und Cajüts-Passagiere.

17) Jeder Passagier wird es als seine Pflicht erachten, seines Theils zur Erhaltung der Ordnung beizutragen und Streitigkeiten und Wortwechsel zu vermeiden; vor allen Dingen ist dieses aber auch an Bord eines Schiffs, wo der beschränkte Raum die Entzweiten immer wieder zusammenführt, erforderlich und muß den Anordnungen des Capitains und der

Steuerleute, als der obersten Behörde während der Reise, durchaus Folge geleistet werden; wogegen die Passagiere bei ordentlichem Betragen eine anständige Behandlung von Seiten des Capitains und der Schiffsmannschaft gewärtigen dürfen. Die mit einer Seereise verbundenen selbst durch die sorgsamsten Vorkehrungen nicht zu vermeidenden Unannehmlichkeiten und Beschwerden wird der vernünftige Reisende mit Geduld ertragen.

18) Bei Ankunft in Amerika lasse sich der Passagier nicht mit unbekannten Personen ein, die sich ihm zur Besorgung billiger Reisegelegenheiten oder sonstiger Dienstleistungen anbieten, indem er fast in allen Fällen geprellt wird, wovon leider recht traurige Beweise vorliegen. Der Passagier, welcher sich ins Innere Amerika's zu begeben beabsichtigt, findet sowohl in Newyork, Philadelphia, Baltimore, als in Neworleans und Quebeck täglich Gelegenheit, per Dampfschiff, Canalboot oder Eisenbahn sich ins Innere des Landes zu begeben und kann demnach den kostspieligen Aufenthalt in den Seestädten ganz vermeiden. — In Newyork, Philadelphia, Baltimore und Neworleans kommt bei Ankunft des Schiffs sofort der Agent der menschenfreundlichen und uneigennützigen „Deutschen Gesellschaft" an Bord, und ertheilt den Passagieren in Betreff der Unterkunft, Weiterreise und Ankauf von Ländereien (wobei die größeste Vorsicht anzuempfehlen) seinen guten Rath, der gewiß von Jedem zu beherzigen ist. Die Räthschläge der Deutschen Gesellschaft werden den dahin reisenden Personen bereits in Bremen vom Nachweisungsbüreau eingehändigt.

Schlußbemerkung.

Sollten den Auswandern während ihres Aufenthalts in Bremen, in Bremerhaven oder auf dem Schiffe irgend Unzuträglichkeiten oder Mängel aufstoßen, deren Beseitigung sie in ihrem oder ihrer Nachfolger Interesse wünschenswerth erachten, so bittet die Unterzeichnete dringend um eine Benachrichtigung, damit sie

immer mehr in den Stand gesetzt werde, das ihr anvertraute Institut für Viele segenreich werden und dasselbe so seinen Zweck erreichen zu lassen.

Bremen, im März 1851.

Die Direction des Nachweisungsbüreaus
für Auswanderer.

Die vom Staate Newyork zum Schutz aller Einwanderer besonders eingesetzte Commission

an die

Deutschen Einwanderer

welche in Newyork landen.

Diese gedruckten Zettel werden den Passagieren bei ihrer Ankunft an der Quarantäne durch einen besonders angestellten Beamten, welcher die Schiffe untersucht, eingehändigt. — Die Herren Capitaine sind höflichst ersucht, diesen Beamten bei der Vertheilung dieser Zettel zu unterstützen, und bei der Verbreitung derselben selbst hülfreiche Hand zu leisten.

Verhaltungsregeln bei der Ankunft in Newyork.

Einwanderer, welche beabsichtigen, von hier aus weiter ins Innere des Landes zu gehen, sollten zur Ersparung von Zeit und Kosten ihren Aufenthalt in hiesiger Stadt so kurz wie möglich machen. Im Allgemeinen haben sie nicht nöthig ein Quartier in einem Wirthshause zu nehmen. Am rathsamsten ist es, das Gepäck auf dem Schiffe zu lassen, und blos in die Stadt zu gehen, um die Billets (Tickets genannt) zur Weiterreise zu kaufen. Dies kann zu jeder Zeit des Tages geschehen; es erfordert nicht lange Zeit, da die Büreau's, wo die Billets gekauft werden, sowie die Agentur der Deutschen Gesellschaft, in geringer Entfernung der Landungsplätze sich befinden. — Jeden Tag kann die Weiterreise ins Innere nach den verschiedenen Richtungen hin angetreten werden. — Jeder Passagier hat in der Regel das Recht, zweimal 24 Stunden nach der Ankunft mit seinem Gepäck auf dem Schiffe zu bleiben. Auf diese Weise kann er nach abge-

schlossenem Contracte für die Weiterreise sein Gepäck direct auf das Schiff, die Eisenbahn oder den Wagen bringen lassen, womit er seine Weiterreise antritt. Diejenigen, welche in ein Wirthshaus gehen, mögen gleich zusehen, ob eine Liste der Preise für Kost und Logis, sowie für die einzelnen Mahlzeiten zur Einsicht angeschlagen ist; hiezu ist jeder Wirth, der ein Wirthshaus für Emigranten hält, gesetzlich verpflichtet. Kein Wirth darf einen höheren Preis nehmen, als auf der Preisliste angegeben ist; doch ist es rathsam, für Kost und Logis, sei es per Woche, Tag oder für einzelne Mahlzeiten, besonders zu accordiren, wodurch man in der Regel billigere Preise erhält.

Zur Fortbringung des Gepäcks wende man sich nur an solche Fuhrleute, deren Karren mit einer Nummer versehen sind. Man merke sich sorgfältig die Nummer der Karren; dadurch allein ist man im Stande Betrügereien oder Mißverständnissen auf die Spur zu kommen. Man accordire vorher, ehe man einen Fuhrmann engagirt. Der gesetzliche Preis für eine Karrenladung auf eine Entfernung von ½ Meile ist 31¼ Cents oder 2½ Schilling, für jede fernere halbe Meile ⅓ mehr.

Jedem deutschen Einwanderer wird hiedurch besonders angerathen, vor Abschluß eines Vertrages in Betreff seiner Weiterreise sich an die „Agentur der Deutschen Gesellschaft", Reade-Street, Ecke der West-Street, oder an das „Bureau der Commission zum Schutze der Einwanderer" im Park zu wenden, wo ihm unentgeldlich jede Auskunft in Betreff der billigsten und sichersten Reisegelegenheiten auf das Bereitwilligste ertheilt wird. Nur dort können sie eines unpartheiischen und zuverlässigen Rathes gewiß sein und durch deren Vermittelung zu den unten bemerkten Preisen sicher befördert werden. — Bei Abschließung des Vertrages für die Weiterreise haben viele Einwanderer, welche sich nicht an diese Büreaus gewandt oder deren Rath nicht befolgt haben, über Betrügereien und Uebervortheilungen zu klagen gehabt, und leider hat die Erfahrung gelehrt, daß die Einwanderer selbst von ihren deutschen Landsleuten durch falsche Vorspiegelungen irre geleitet worden sind; deshalb hier diese kurze Weisung.

Von Newyork aus giebt es zwei Hauptwege ins Innere. Der Weg nach dem Norden und Westen geht über Albany und Buffalo. Von Albany weiter giebt es zwei Reisegelegenheiten nach Buffalo, die eine ist per Kanal und dauert 7 bis 10 Tage, die andere ist per Eisenbahn, und dauert 24 Stunden. Die Reise nach dem Süden und Westen geht über Philadelphia und Pittsburg. In der Sommerzeit kann man auch über Albany nach Pittsburg reisen.

Bei den Preisen ist die Beköstigung nicht mit einbegriffen, und dadurch ist der Unterschied des Preises zwischen der Reise auf der Eisenbahn und der auf dem Kanal nicht so groß, als er auf dem ersten Anblick zu sein scheint. Man muß nämlich die Kosten für die längere Beköstigung berücksichtigen, so wie auch, daß auf dem Kanal nur 50 Pfund Gepäck frei sind, wogegen auf den Dampfschiffen 100 Pfund und auf der Eisenbahn zur Sommerzeit 150 Pfund Gepäck frei sind.

Ohne ganz besondere Gründe und ohne vorher den Rath der „Deutschen Gesellschaft" eingeholt zu haben, unterhandle und bezahle man hier in Newyork für keine weitere Reise, als bis Buffalo oder Pittsburg, und mache an diesen Plätzen einen ferneren Accord für die Weiterreise. Es ist schon vorgekommen, daß hier gekaufte Karten oder Billets auf entferntere Stationen sich als werthlos befunden haben.

Der Einwanderer hat seine besondere Aufmerksamkeit auf das Gepäck zu richten, damit dasselbe nicht gestohlen wird. Man sehe genau zu, wem man es anvertraut, und folge in der Wahl des Wirthshauses nur seinem eigenen freien Willen.

Entschließt Euch gleich nach Eurer Ankunft, was Ihr thun wollt und wohin Ihr zu gehen gedenket, und führt diesen Entschluß gleich aus, so lange Ihr noch die Mittel dazu besitzt und ehe Ihr solche in hiesiger Stadt nutzlos verzehrt habt. Trauet nicht den Vorstellungen, welche Euch bei Eurer Ankunft in Newyork von Euren Landsleuten oder vermeintlichen Freunden gemacht werden, die sich Euch anbieten und Euch drängen, die Passage für die Weiterreise zu accordiren und zu bezahlen. Trauet selbst nicht denjenigen, welche sich für Agenten oder Unter-Agenten oder als befindlich im Dienste der „Deutschen Gesellschaft" auf dem Schiffe

oder auf den Straßen und in den Wirthshäusern ausgeben. Ihr findet den Agenten der „Deutschen Gesellschaft“ zuverlässig Reade-Street, Ecke von West-Street, wo Ihr allein den besten und unpartheiischen Rath erhalten werdet. Es giebt leider Personen, die gewissenlos genug sind, die unkundigen fremden Ankömmlinge irre zu leiten, namentlich diejenigen, welche z. B. ausdrücklich wünschen, zur Agentur der Deutschen Gesellschaft geführt zu werden, in andere Büreaus führen, deren Schilder eine ähnlich Bezeichnung haben.

Die vom Staate besonders angestellten Commissäre zum Schutze der Einwanderer, haben ihr Büreau in einem der öffentlichen Gebäude der Stadt, im Park, in der Nähe der City Hall. Ueber der Thür dieses Büreaus ist das Schild mit folgenden Worten: Office of Commissioners of Emigration.

Die „Deutsche Gesellschaft“, deren Präsident zugleich Mitglied obiger Commission ist, hat ihr Büreau Reade-Street, Ecke von West-Street, mit einem Schilde: Agentur der Deutschen Gesellschaft. Nur dieses ist das einzige rechte Büreau. Man hüte sich, durch ähnlich lautende Bezeichnungen irre geführt zu werden.

Den Schweizern diene zur Nachricht, daß der Schweizer-Consul, Hr. L. P. de Luze, Nr. 43 New-Straße und der Secretär der Schweizer-Gesellschaft, Hr. A. Guerber, Nr. 165 Pearl-Straße wohnt.

Man hüte sich Papiergeld anzunehmen, ehe man die Aechtheit und den Werth desselben beurtheilen kann. Zur Bestreitung der kleinen Reiseausgaben versehen man sich mit amerikanischem Silbergelde, welches bei allen Geldwechslern zu haben ist. Was hier in Amerika ein Schilling genannt wird, ist nur ein halber englischer Schilling oder eine Sixpence Sterling.

☞ Verwahrt diesen Zettel zur Belehrung.

John H. Griscom,

General-Agent der zum Schutz der Einwanderer von der Regierung des Staates Newyork eingesetzten Commission.

Verhaltungsregeln bei der Ankunft in Philadelphia.

Vornehmlich sind alle mittellosen, Arbeit suchende Auswanderer darauf aufmerksam zu machen, wenn möglich nicht im Spätherbste von dort abzugehen, da hier im Winter selten Arbeit zu bekommen ist. Der Einwanderer wird, wenn im Winter ankommend, oft in eine traurige Lage gesetzt, und ebenfalls ist die Weiterreise in das Innere des Landes zur Winterzeit mit vielen Unannehmlichkeiten verknüpft, und mit viel höheren Kosten verbunden als im Sommer, denn während der Einwanderer in den Monaten März bis November per Canal zu 4½ Dollar bis Pittsburg gehen kann, ist er während der Monate December, Januar und Februar einzig und allein auf die Eisenbahn angewiesen, die 10 Dollar Passage berechnet.

Auswanderer, die keine Professionisten oder Landbauer sind, haben in der ersten Zeit mit manchen Schwierigkeiten zu kämpfen, um ein passendes Unterkommen zu finden.

Wir möchten den Auswanderer warnen, weder in Deutschland noch gleich nach seiner Ankunft in Amerika Land anzukaufen, indem schon viele ihre Uebereilung dadurch zu büßen hatten, daß sie ihr Eigenthum in Folge schlechten Kaufbriefes oder unpassenden schlechten Landes verloren.

Es ist denjenigen anzuempfehlen, die nach dem Innern des Landes weiter zu reisen gedenken, in Europa ihre Passage nicht weiter als bis zum Landungsplatze in Amerika zu accordiren, da manchmal die in Deutschland gemachten Accorde für das Innere des Landes von den hiesigen Transportationshäusern nicht anerkannt worden, auch oftmals die Einwanderer unvorhergesehener Umstände halber von ihrem Vorhaben abstehen und dann meistens Alles verlieren, was sie bezahlt haben. Wenn Auswanderer für ihre Baarschaften Wechsel auf Plätzen in den Vereinigten Staaten nehmen, wo sie nicht gesonnen sind zu verweilen, so ist es räthlich, daß sie nur solche Wechsel kaufen, die bei Vorzeigung zahlbar sind. Es kamen oft Fälle vor, wo der Einwanderer 8 — 14 Tage im Wirthshause liegen mußte, um die Verfallzeit seines Wechsels abzuwarten. Dem Auswanderer, der sich an Bord eines solchen

Schiffes einschifft, das nicht regelmäßig in der Passagierfahrt beschäftigt wird, dürfte anzuempfehlen sein, sich die Bedingungen der Ueberfahrt von seinem Schiffsexpedienten unterschreiben zu lassen, damit falls dem Contracte nicht nachgekommen worden wäre, der Capitän des Schiffes verantwortlich gemacht werden kann.

Alle Auswanderer, die direct oder indirect auf hier kommen, mögen sich zu jeder Zeit bei dem Agenten der hiesigen deutschen Gesellschaft, Herrn L. Herbert, Nr. 74 Nord zweite Straße, Raths erholen, der bereitwillig jedem Einwanderer seine Dienste unentgeltlich widmen wird. Die Pflichten des Agenten bestehen darin, dem Einwanderer zu seiner Weiterreise behülflich zu sein, bei Uebervortheilungen sich seiner anzunehmen, und nöthigenfalls gegründete Klagen den Händen des Rechtsanwalts der Gesellschaft zu übergeben.

Auch hält der Agent ein Nachweisungsbüreau für Arbeit suchende Deutsche, vermittelst dessen

im Jahre 1849 . . . . . 1131 Personen
u. „ „ 1850 . . . . . 837 „

Arbeit verschafft wurden. — Er untersucht die Umstände hülfsbedürftiger und kranker Einwanderer und berichtet darüber den Beamten der Gesellschaft, die nach Maßgabe des Falles die Leiden ihrer Landsleute entweder durch Unterstützung oder Gewährung freier Medicin und ärztlicher Hülfe zu mildern suchen.

Die Deutsche Gesellschaft in Neworleans
ertheilt allen
deutschen Einwanderern
folgenden Rath.

Bei Bezahlung des Ueberfahrtsgeldes am Einschiffungsorte oder an den im Innern Deutschlands etablirten Agentschaften werden die Einwanderer wohlthun, sich zu überzeugen, und in ihren Empfangsscheinen für Passage anführen zu lassen, daß das sogenannte Commutations- oder Hospitalgeld in der Passage einbegriffen und nicht durch sie zu zahlen, sondern daß der Capitain und Schiffseigner, oder dessen hiesiger Agent dafür verant-

wortlich ist. Zu bemerken ist noch, daß Kinder unter 14 Jahren und Bürger der Vereinigten Staaten kein Hospitalgeld zu zahlen haben. Diese mit Mäklern, Capitainen oder Agenten abgeschlossenen schriftlichen Contracte sollten niemals und unter keinem Vorwande aus den Händen gegeben werden, weil solche den Auswanderern im Fall von Contractbruch hier als Beweisstücke dienen müssen.

Sie werden wohlthun, schon unterwegs an Schiffsbord, je nach dem weitern Bestimmungsorte, wenn sie nach dem Innern gehen wollen, Listen mit Anzahl und Namen der nach einem jeden Orte bestimmten Personen zur sofortigen Abgabe an den Agenten der Deutschen Gesellschaft in Bereitschaft zu halten.

Der Agent der Deutschen Gesellschaft von Neworleans besucht sobald als möglich nach Ankunft alle mit deutschen Einwanderern hier eintreffende Schiffe und bietet seine Dienste an, wofür er, da er von der Gesellschaft besoldet wird, keine Zahlung verlangen darf. Er kann sich durch ein, mit dem Siegel der Gesellschaft versehenes und von dem Präsidenten und Sekretär derselben unterzeichnetes Diplom als Agent legitimiren. Wir fordern die Einwanderer auf, auf Vorzeigung dieser Legitimation zu bestehen, denn gleichzeitig mit ihm, oder vielleicht schon früher als er, finden sich gemeiniglich eine Menge Dollmetscher, Mäkler, Unterhändler und Karrenführer an Bord des Schiffes ein, und bieten ebenfalls ihre Dienste an; sie geben sich häufig und betrüglich für Agenten oder Mitglieder der Deutschen Gesellschaft aus, oder suchen wohl gar den wirklichen Agenten oder die Gesellschaft selbst zu verdächtigen. Wir warnen alle Einwanderer gegen diese Leute, die einzig und allein ihren eignen Vortheil, nicht aber das Wohl des Einwanderers im Auge haben.

Im Fall der Agent bei Ankunft eines Schiffes durch anderweitige Beschäftigung abgehalten wäre, die Einwanderer an Bord zu sprechen, so sollen sich dieselben, sobald sie ans Land kommen, sogleich nach der Agentur der Deutschen Gesellschaft Nr. 42 Toulouse Straße begeben, um sich daselbst Rath für ihr ferneres Verhalten, sei es, daß sie in der Stadt bleiben oder nach dem Innern weiterreisen wollen, einzuholen.

Allen, die weiterreisen wollen, wird gerathen, nicht ihr Geld und ihre Zeit durch unnützen Aufenthalt in der Stadt zu vergeuden; gemeiniglich können sie sogleich, d. h. sobald ihr Gepäck vom Zollbeamten untersucht worden ist, vom Schiff auf das Dampfboot gehen, und haben durchaus auf keine Verzehrung und an keinen Aufenthalt im Wirthshause zu denken.

Alle thun wohl, an Bord zu bleiben, bis an sie die Reihe zur Untersuchung des Gepäcks durch den Zollbeamten kömmt. Man verheimliche dabei Nichts, Schmuggeln zieht nicht allein den Verlust der Waare, sondern oft auch Geld- und andere Strafe nach sich.

Man zahle die Inland-Passage nicht eher, als bis sie durch den Capitain eingefordert wird, welches gemeiniglich unterwegs geschieht, und versäume nicht, die vom Agenten der Deutschen Gesellschaft empfangene Karte dabei abzugeben. Unterwegs lasse man sich nicht durch die Einflüsterungen vorwitziger Rathgeber von der einmal eingeschlagenen Reiseroute abwendig machen.

Schon in unserem Circuläre vom 2. Juni 1847 machten wir es uns zur Pflicht, Einwanderer gegen die Dienste anderer als unserer Agenten zu warnen. Demungeachtet sind neuerdings wieder viele Einwanderer ein Opfer eigennütziger und gewissenloser Unterhändler geworden. Letztere, denen durch die Sorgfalt der Gesellschaft und die Thätigkeit unserer Agenten das Handwerk in der Stadt selbst gelegt worden ist, haben nun ihren Wirkungskreis bis an die Balize erweitert. Die Balize aber ist ein Lootsendorf, ungefähr hundert Meilen von hier, an der Mündung des Flusses gelegen. Von dort aus verfügen sich jene Unterhändler an Bord der Emigrantenschiffe, wo sie dann während der Fahrt den Fluß hinauf, auf eine höchst unvollständige Weise und für Geld den Einwanderern einen geringen Theil der Dienste zu leisten suchen, welche insgesammt unsere Agenten unentgeltlich zu leisten verpflichtet sind.

Wir machen daher Einwanderer wiederholt darauf aufmerksam, daß unsere Agenten unentgeltlich für sie arbeiten und daß sie nur die Erstattung baarer Auslagen zu fordern berechtigt sind.

Wir machen ihnen ferner bemerklich, daß jene Dollmetscher oder Unterhändler, gegen welche wir warnen, sich bald für Zollhausbeamte, bald für Mitglieder der Gesellschaft und selbst für Agenten derselben ausgeben, daß sie aber immer daran kenntlich sind, daß sie für ihre Dienstleistungen Zahlung begehren. — Unsere Agenten können sich, als solche, immer durch Diplome ausweisen.

Dasselbe gilt für ähnliche Unterhändler, welche sich in der Nachbarschaft von Dampfböten, nach dem Innern bestimmt, herumtreiben und von letzteren das eine oder andere empfehlen. Zwar verlangen sie bei einer solchen Gelegenheit nicht immer Zahlung, da sie ihren Lohn von den Capitainen dieser Böte beziehen. Letztere aber fordern alsdann natürlich eine verhältnißmäßig höhere Passage, so daß auf indirecte Weise jener Lohn dennoch aus den Taschen der Auswanderer kommt.

Die Deutsche Gesellschaft unterhält Nr. 42 Toulousestraße ein Nachweisungsbüreau, wo Arbeitsuchenden unentgeltlich offene Stellen und Beschäftigung, wenn solche zu haben sind, nachgewiesen werden.

Einwanderer müssen nie ihre Päße, Heimaths-, Heiraths- oder Taufscheine verwahrlosen. Der Verlust solcher Documente hat häufig große Unannehmlichkeiten verursacht.

Wir selbst können bei einer solchen Sachlage nicht mehr thun als warnen. Unmöglich können wir hundert Meilen von hier Agenturen errichten. Werden also die Einwanderer, ungeachtet aller durch uns angewendeten Vorsichtsmaßregeln, dennoch übervortheilt, so haben sie es sich selbst zuzuschreiben.

Die Direction der Deutschen Gesellschaft
in Neworleans.

Geschäftslokal Nr. 42 Toulousestraße.

Namen und Wohnungen

in Bremen Obrigkeitlich concessionirter Schiffsexpedienten und der angestellten Schiffsmäkler.

Bödeker, jun., Fr. Wilh., H. Aug. Heineken Nachfolger, Schiffsmäkler, Obernstraße Nr. 18.
Buschmann, Joh. Heinr., Schiffsmäkler, Schlachte Nr. 37.
von Buttel & Co., C. D., Langenstraße Nr. 21.
Ichon, Ed., Schiffsmäkler, Langenstraße Nr. 54.
Lüdering & Co., Hutfilterstraße Nr. 43.
Pokranz & Co., Carl, Langenstraße Nr. 116.
Schrader, G. F. W., Schiffsmäkler, Geeren Nr. 47.
Schröder, J. H. P., Langenstraße Nr. 103.
Stisser & Co., Wilh., Langenstraße Nr. 16.
Wichelhausen & Co., F., Ansgariithorstraße Nr. 14.

Durchschnittspreise,

zu welchen einige Hauptbedürfnisse der Auswanderer in Bremen zu kaufen sind:

Blechgeschirr für 1 Person.	Preuß. Crt. Ggr.
1 Eßmenage .... circa	4
1 Trinkbecher .. "	1
1 Trinkflasche ... "	3
1 Butterdose ... "	2
1 Caffeekanne ... "	2 bis 3
1 Waschschale .. "	2 " 3
Löffel und Gabel "	1½ " 3
1 Nachtgeschirr .. "	4
Für 4 bis 6 Personen.	
1 Eßmenage .... circa	8 bis 10
1 Trinkflasche ... "	5 " 6
1 Butterdose ... "	4 " 5
1 Caffeekanne ... "	5 " 6
1 Waschschale .. "	4
1 Nachtgeschirr .. "	6

Matratzen mit Stroh	Preuß. Crt. Rthlr.	Ggr.
einschläfige ..... circa	—	12–15
zweischläfige .... "	1	— bis
	1	6
mit Seegras		
einschläfige ..... "	1	2 "
	1	16
zweischläfige .... "	3	— "
	3	8 "
1 Kiste (Proviant-) "	—	16 "
Wollene Decken.		
Decken, ganz wollene in verschiedenen Längen und Breiten circa	—	21 "
	1	8
feinere ..... "	1	12 "
	1	18

Taxen für Logis und Beköstigung,

welche von keinem mit dem Nachweisungsbüreau für Auswanderer in Verbindung stehenden Gastwirthe überschritten werden dürfen.

A. I. Classe.

Preis für Erwachsene: 12 gGr. (15 Silbergroschen) Pr. Crt., für Kinder unter 10 Jahren die Hälfte, Säuglinge zahlen Nichts.

Gegeben wird:

ein gutes Bett, Morgens Kaffee mit Zucker und Milch nebst Weißbrod; Mittags Fleischsuppe, Fleisch und Zugemüse; Abends entweder Thee oder Keffee mit Zucker und Milch nebst Butter und Brod, oder statt dessen warmes Essen.

B. II. Classe.

Preis für Erwachsene: 8 gGr. (10 Silbergroschen) Pr. Crt. für Kinder unter 10 Jahren die Hälfte, Säuglinge zahlen Nichts.

Gegeben wird:

Nachtlager (ohne Bett), Morgens Kaffee mit Zucker und Milch; Mittags dasselbe Essen wie in der I. Classe: Abends Thee oder Kaffee mit Zucker und Milch.

In beiden Classen gelten die angeführten Preise, in welche die in der kälteren Jahreszeit nöthige Heitzung und Erleuchtung der Gastzimmer, ohne weitere Vergütung eingeschlossen ist, für einen Aufenthalt im Gasthause von vierundzwanzig Stunden. Fällt auf Verlangen eines Gastes, eine oder die andere angeführte Leistung aus, so ist der Gastwirth verpflichtet eine verhältnißmäßige Erniedrigung der Taxpreise eintreten zu lassen.

Dagegen werden besondere Leistungen nach einer im Gasthause aufgehängten Taxe besonders vergütet.

Taxe
für

die Beförderung des Gepäcks der Auswanderer vom Bahnhofe oder vom Landungsplatze der Oberweser-Dampfschiffe bis nach dem Gasthause und von diesem bis zu dem Abgangsorte des zur Weiterreise bestimmten Kahnes oder Unterweser-Dampfschiffes:

Bis zu 100 ℔ werden nie mehr als 2 gGr. (2½ Silbergroschen) Pr. Crt.

Von 100 ℔ bis 400 ℔ werden nie mehr als 4 gGr. (5 Silbergroschen) Pr. Crt.

Für jede 100 ℔ über 400 ℔ werden nie mehr als 1 gGr. (1 Silbergroschen 3 Pfennige) Pr. Crt.

bezahlt.

Kleinigkeiten werden umsonst beigeladen, und tritt eine Ermäßigung der vorstehenden Taxe auf die Hälfte ein, wenn die Beförderung des Gepäcks nur **nach** oder nur **von** dem Gasthause erfolgt.

Alle mit dem Nachweisungsbüreau in Verbindung stehende Gastwirthe sind verpflichtet, auf Verlangen der Auswanderer die Expedition des Gepäcks und sonstiger Effekten derselben gegen die gedachten Taxpreise zu übernehmen, indeß hat jeder Eigenthümer selbst auf seine Sachen zu achten und bei deren Auf- und Abladen mitzuhelfen.

Uebersicht der Verproviantirung für

Artikel.	Bremen. Gemäß Obrigkeitlicher Verordnung vom 7/9. April 1849. Für alle Passagiere über 1 Jahr. Auf 13 Wochen berechnet.	Hamburg. Nach der Senats-Verordnung vom 4. Febr. 1848. Für Passagiere über 8 Jahre. Auf 13 Wochen berechnet.	Havre. Für alle Passagiere über 5 Jahr. Auf 70 Tage.
Fleisch	32 1/2 ℔	31 2/5 ℔	14 ℔ Schinken
Speck	13 ℔	12 1/2 ℔	—
Brod	26 ℔ weiß und 39 " schwarz	62 1/5 ℔	40 ℔ weiß
Butter	4 7/8 ℔	4 3/4 ℔	4 ℔
Wasser	1 1/6 Orh.	1 Orh.	—
Mehl, Hülsenfrüchte, Schalgerste, Reis, Sauerkohl, Pflaumen	35 ℔	44 ℔	5 ℔ Reis
Buchweizen-Mehl	—	—	—
Hafer-Mehl	—	—	—
Kartoffeln	1 1/2 Viertel — 10 ℔	6 1/2 Spind — ca. 11 ℔	1 Hectolitre — 40 ℔
Syrup	1 1/2 ℔	1 1/2 ℔	—
Caffee	1 1/2 ℔	1 3/4 ℔	—
Cichorien	1 1/4 ℔	—	—
Thee	1/5 ℔	1/4 ℔	—
Essig	2 Quart	2 Viertel	2 Litres — 1 3/4 Quart
Sago, Wein, Zucker 2c. und Medicamente	Hinreichend	Hinreichend	2 ℔ Salz
Heeringe, Hafergrütze, Wachholderbeeren, Holz, Steinkohlen, Lampenöl, Dochtgarn, Besen, Haidquaste	Hinreichend	—	—
Feste Nahrungsstoffe auf 13 Wochen nach Bremer Gewicht berechnet	155 1/2 ℔	161 7/10 ℔	131 1/3 ℔
Bemerkungen.	Für jede Person, Kinder eingeschlossen, ohne Unterschied,	Für Kinder von 1—8 Jahren nur 1/2 Quantität.	Kinder unter 5 Jahren werden von dem Proviant für Erwachsene mit versorgt.

Newyork in den verschiedenen Häfen.

Antwerpen.	Rotterdam.	London.	Ver. Staaten
Für alle Passagiere über 12 Jahre. Auf 90–100 Tage.	Für alle Passagiere über 12 Jahre.	Für Passagiere über 14 Jahre. Auf 10 Wochen berechnet.	von Nordamerika.
7 1/2 ℔ Schinken	—	—	—
—	10 ℔	—	9 ℔
45 ℔ weiß	15 ℔	22 1/2 ℔	13 1/2 ℔
6 ℔	4 ℔	—	—
—	—	1 Orh.	—
40 ℔	30 ℔	9 ℔ Mehl 18 „ Reis	9 ℔ Mehl 9 ℔ Erbsen u. Bohnen 9 ℔ Reis
—	10 ℔	—	—
—	—	45 ℔	9 ℔
ca. 100 ℔	130 ℔	—	31 1/2 ℔
— 20 ℔	— 26 ℔		— 6 1/4 ℔
—	—	4 1/2 ℔	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	1 1/4 ℔	—
2 Litres — 1 1/4 Quart	2 Quart	—	1 Pint
2 ℔ Salz	2 ℔ Salz	4 1/2 ℔ Zucker	—
—	—	—	—
105 1/2 ℔	90 1/6 ℔	122 6/7 ℔	64 3/4 ℔
Kinder unter 8 Jahren nur 1/2 Quantität. Kinder von 8 — 12 Jahren 3/4 Quantität.	Kinder von 1—12 Jahren 2/3 Quantität.	Oder statt Hafermehl und Reis — Kartoffeln nach Verhältniß. Zwei Kinder von 1—14 Jahren für eine volle Person.	

Das Auswandererhaus in Bremerhaven.

Begonnen im April 1849 auf einem etwa 32,000 □ Fuß großen, zwischen dem Hafen und dem Landungsplatze der Dampfschiffe gelegenen Platze, wurde dasselbe im April des folgenden Jahres vollendet; es hat 177 Fuß Fronte, 110 Fuß Tiefe und besteht aus einem Frontgebäude und zwei durch einen 90 Fuß langen verdeckten Gang verbundenen Flügeln. Das Souterrain wird durch die Küche, mit einem Dampfapparat, um 3500 Portionen Essen zugleich zu kochen, und durch die großen und trocknen Lagerräume ausgefüllt, in denen sämmtliche Effekten der dort Wohnenden aufbewahrt werden.

In der Mitte des Gebäudes ist die völlig ihrem Zwecke entsprechende Kapelle, in welcher abwechselnd protestantischer und katholischer Gottesdienst gefeiert wird. Zu beiden Seiten im Parterre befinden sich die Büreau's, Wohnungen des Oekonomen, des Predigers und Inspectors, die Krankensäle mit 35 Betten, Zimmer zur Speisung von Matrosen und die übrigen Restaurations- und Speisezimmer.

Neun Logirsäle, jeder 60 Fuß lang, 40 Fuß breit und 12 Fuß hoch, füllen den oberen Stock aus. In deren Mitte ziehen sich in zwei Abtheilungen übereinander 7 Fuß hohe Schlafstellenverschläge entlang, welche Trennung der Familien und Geschlechter ermöglichen und dem Auswanderer Veranlassung geben durch vorläufige Versuche sich seinen Schlafapparat für das später zu beziehende Zwischendeck möglichst bequem einzurichten. An den Seiten der Säle ist für Tische und Bänke gesorgt; vor jedem Saal befindet sich ein kleiner Raum zum Waschen, wodurch die Reinlichkeit befördert wird. An Heizung in der kälteren Jahreszeit, sowie an Erleuchtung Abends und Nachts, ist hinreichend gedacht worden. In jedem Saale sorgt ein besonderer Aufseher dafür, daß die Bewohner ihre rechtmäßigen Ansprüche befriedigt erhalten, sowie daß Anstand und Reinlichkeit beobachtet wird.

Druckpumpen treiben das Wasser in alle Theile des Hauses; diese Einrichtung, sowie die aus Sandstein gebauten Treppen,

schützen gegen Feuersgefahr. Zum Waschen der Kleidungsstücke dient ein eigenes Waschhaus, zum Trocknen derselben die geräumigen Böden.

Der Preis für einen Tag und eine Nacht Aufenthalt beläuft sich Alles in Allem auf 15 Grote. Die Nahrung ist einfach, aber kräftig und gesund.

Anlage O.

Bekanntmachung.

In Folge mehrerer beim Nachweisungsbüreau für Auswanderer angebrachter Beschwerden über Uebervortheilung beim Geldwechseln sieht sich die unterzeichnete Direction veranlaßt, zur öffentlichen Kunde zu bringen, daß auf ihren Vorschlag die Herren

G. C. Mecke & Co., am Markt Nr. 2,
J. Schultze & Wolde, Stintbrücke Nr. 1,
J. S. Cohen, Langenstraße Nr. 140,
Carl Ludw. Beneke, Obernstraße Nr. 3,

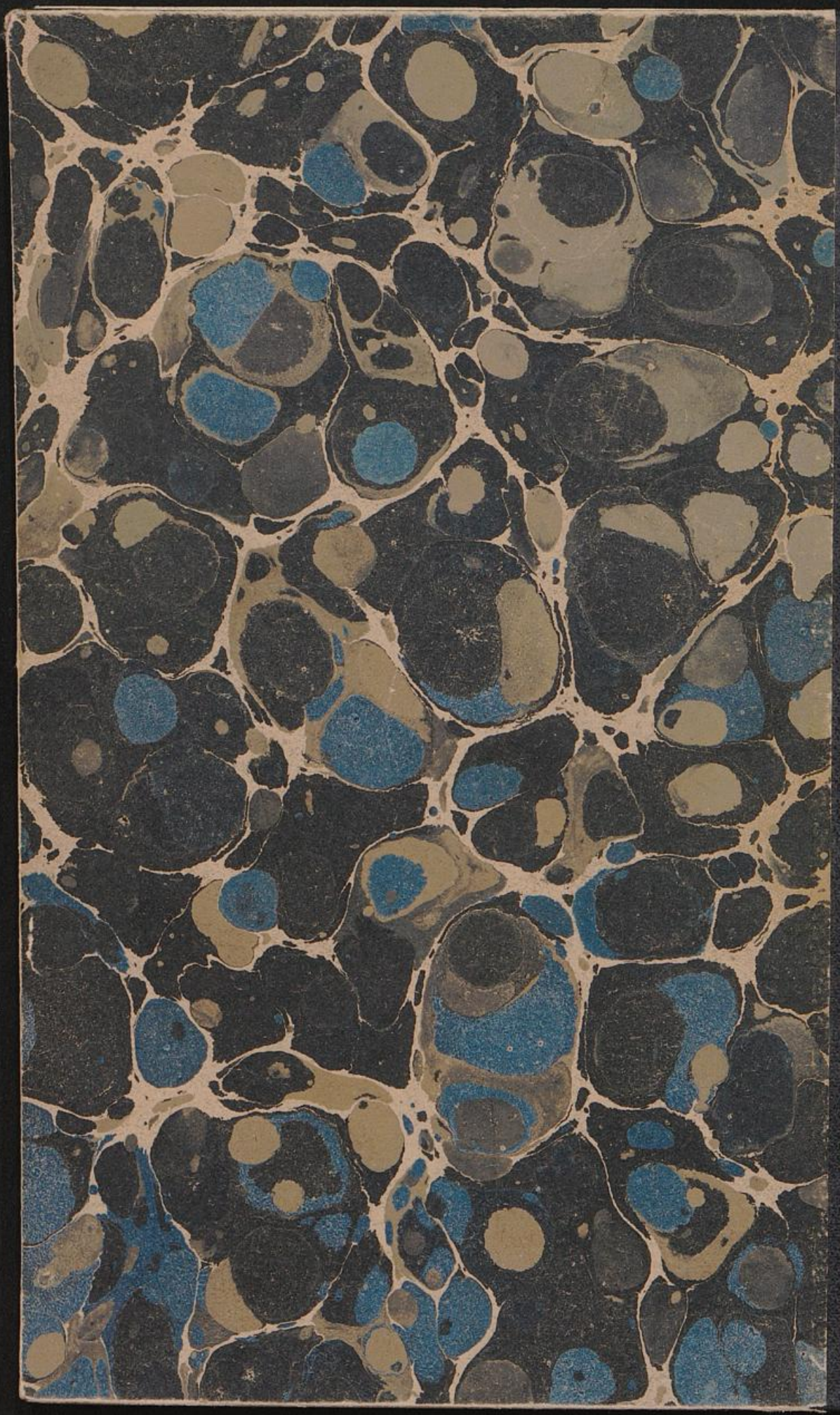
verschiedene, eine Beseitigung des fraglichen Unwesens bezweckende Maßnahmen vereinbart haben, namentlich

1. von jetzt an dem Nachweisungsbüreau die Course aufzugeben, nach denen sie Louisd'or, Preußische Thaler, Gulden u. s. w. in Amerikanische Dollar einzuwechseln bereit sind;
2. über jeden durch sie verwechselten Geldbetrag eine schriftliche Nota auszustellen.

Die Direction erkennt die große Bereitwilligkeit der gedachten Herren, durch vorstehende und sonstige Verabredungen eine gewisse, vor Prellereien sichernde, Ordnung einzuführen, mit herzlichem Dank an und wird ihrer Seits, nach wie vor, allen zu ihrer Kenntniß gelangenden Versuchen, unerfahrene Auswanderer beim Geldwechseln zu beeinträchtigen, in jeder geeigneten Weise nachdrücklichst entgegen treten.

Bremen, den 13. März 1852.

Die Direction des Nachweisungsbüreau
für Auswanderer.



Anlage B.

VERZEICHNISS der von der Weser fahrenden See-Schiffe im Jahre 1852.

Anzahl.	Namen des Schiffes.	Namen des Capitains.	Bauart.	Lasten.	Flaggen-Nummer.	Namen der Rheder oder Correspondenten.	Nachweisung Flaggen-Nr. siehe der Anzahl.
1	Aakus	C. Ebberfeld	Galliot	65	117	J. Lange in Vegesack.	1 siehe 59
2	Adami, J. H.	H. Busje	Bark	180	166	H. H. Meier & Co. —	2 „ vacat
3	Adelgunde	A. Beling	Brig	130	77	F. W. Wienholt & Sohn.	3 „ 141
4	Adelheid	D. D. Spille	Bark	175	160	C. F. Lahusen.	4 „ 108
5	Adler	C. Hohorst	Schiff	300	70	C. L. Brauer & Sohn.	5 „ 229
6	Admiral	C. Wieting	Schiff	480	89	H. F. Weinhagen.	6 „ 177
7	Admiral Brommy	J. G. Poppe	Bark	420	213	Gebrüder Kulenkampff. —	7 „ 148
8	Adolphine	J. Hohorst	Schiff	340	47	G. F. Kalkmann & Co.	8 „ 59
9	Aeolus	H. Lübben	Bark	400	127	J. H. & G. v. Lengerke.	9 „ 31
10	Agnes	F. G. Schelling	Schiff	310	144	H. H. Meier & Co.	10 „ 57
11	Albert	H. Reichl	Schiff	300	207	Gebrüder Kulenkampff. —	11 „ 124
12	Alexander Barclay	E. Hein	Schiff	315	175	C. A. Heinecken & Co.	12 „ 227
13	Alfred	D. Pundt	Bark	200	228	Faber & Fletcher	13 „ 25
14	Amaranth	J. D. Probst	Bark	360	63	D. H. Wätjen & Co. —	14 „ 182
15	America	D. Gätjen	Bark	200	184	J. & G. Hopken	15 „ 203
16	Anna	N. W. Hansen	Galliot	90	176	J. C. & W. Bley & Co.	16 „ 113
17	Anna	C. F. Evers	Bark	200	141	Lüdering & Co.	17 „ 164
18	Anna	J. Köhler	Brig	100	111	D. Hagens.	18 „ 51
19	Anna	H. Raschen	Bark	200	125	Lange & Grave.	19 „ 27
20	Anna Louise	H. Koster	Schooner	80	134	J. G. Hagemeyer.	20 „ 168
21	Antilla	F. Christoffers	Brig	140	93	C. Melchers & Co.	21 „ 78
22	Antoinette	W. Talla	Brig	110	201	Hoffmann & Leisenitz.	22 „ 209
23	Anton	D. Seemann	Kuff	30		Ulrichs & Claussen in Bremerhaven.	23 „ 144
24	Apollo	D. v. Houteln	Brig	125	43	F. L. Quentell.	24 „ 127
25	Argo	F. W. Bremer	Brig	110	49	R	25 „ 34
26	Aristides	F. Feldhusen	Schiff	380	198	F. L. Quentell	26 „ 159
27	Arminius	G. Nordenholz	Brig	100	19	Gildemeister & Ries.	27 „ 222
28	August Eberhard	H. Henke	Schoonerbrig	125	183	J. G. Hagemeyer.	28 „ 31
29	Auguste	G. C. Langenberg	Brig	145	137	J. W. Bastian Söhne.	29 „ 169
30	Auguste	T. Lüdering	Schiff	520	206	E. C. Schramm & Co.	30 „ 191
31	Auguste & Meline	G. v. Lübcke	Brig	140	9	J. Lange Sohns Wwe. & Co.	31 „ 33
32	Aurelie Heinecken	C. Geerken	Schiff	315	179	C. A. Heinecken & Co.	32 „ 82
		H. Eriehs	Bark	300	31	R. R. Reinken.	33 „ 112
		H. Meierdirks	Schiff	325	28	E. C. Schramm & Co.	34 „ 208
		H. Haesloop	Bark	490	164	S. Gloystein Söhne.	35 „ 42
36	Beta	G. Poppe	Bark	225	239	J. G. Poppe Wwe. & Sohn.	36 „ 81
37	Betty	H. Schierenbeck	Brig	85	86	A. W. Gruner & Söhne.	37 „ 161
38	Bolivar	H. v. Hagen	Brig	110	227	J. Watjen.	38 „ 62
39	Bremen	B. D. Köper	Brig	130	200	Capitain.	39 „ 173
40	Bremerhaven	C. Hilken	Schiff	400	8	L. F. Kalkmann & Co.	40 „ 230
41	Buddecke, J. W.	C. G. Clodius	Schoonerbrig	115	55	Capitain.	41 „ 136
42	Bürgermeister Smidt	M. Wencke jun.	Brig	100	39	C. Focke Wwe. & Sohn.	42 „ 8
43	Canopus	C. H. Buschmann	Schoonerbrig	100	242	Droste & Heyman	43 „ 146
44	Carl & Eduard	D. Bosse	Brig	155	69	C. Focke Wwe. & Sohn.	44 „ 25
45	Caroline	L. Stricker	Bark	250	178	F. M. Victor Söhne.	45 „ 91
46	Catharine	H. Geers	Galliot	55	66	J. Meyhohm & Sohn.	46 „ 71
47	Ceres		Bark	260	241	Seekamp & Tewes.	47 „ 219
48	Charles Edward	Poppe	Bark	150	68	C. Brass.	48 „ 123
49	Charles Ferdinand	L. Hettmeyer	Brig	135	62	W. Hass jun.	49 „ 158
50	Charlotte	G. Günther	Bark	200	105	C. L. Brauer & Sohn.	50 „ 41
51	Christine	J. E. Block	Schoonerbrig	95	18	Heydorn & Co.	51 „ 121
52	Clara	F. Bosse	Brig	140	90	C. Focke Wwe. & Sohn.	52 „ 88
53	Clarissa	J. Hoehne	Brig	135	74	Dransfeld & Cordes.	53 „ 211
54	Clementine	J. F. Dannemann	Bark	215	229	J. F. W. Iken & Co.	54 „ 14
55	Columbia PS.	S. Geerken	Bark	320	210	D. H. Wätjen & Co. —	55 „ 72
56	Condor	G. Bosse	Brig	125	158	H. Bosse in Burg.	56 „ 49
57	Constitution	J. D. Luth	Bark	190	10	H. H. Meier & Co. —	57 „ 124
58	Copernicus	H. Wieting	Bark	340	187	N. Gloystein Söhne.	58 „ 56
59	Corsican	H. Wulff	Bark	310	1	Arens & Bahr.	59 „ 224
60	Courier	J. Havighorst	Brig	100	138	G. Duckwitz.	60 „ 44
61	Creole	N. Dannemann	Brig	100	154	F. Lüpking.	61 „ 5
62	Creole	H. Wessels	Bark	120	43	A. Papendieck.	62 „ 193
63	Delphin	J. Aldag	Schoonerbrig	75	59	Stohmann & Böving.	63 „ 149
64	Detlmar	G. Havighorst	Brig	120	98	Finke & Co.	64 „ 207
65	Diamant	T. Payeken	Bark	140	109	G. Duckwitz.	65 „ 53
66	Diana	J. D. Hein	Bark	250	192	G. Smidt.	66 „ 146
67	Don Quixote	J. W. Oest	Brig	115	189	C. F. Plump & Co.	67 „ 217
68	Dorothea	F. W. Maas	Brig	115	148	J. C. & W. Bley & Co.	68 „ 3
69	Eberhard	C. Treviranus	Bark	400	236	Gebrüder Focke.	69 „ 232
70	Edmund	H. Wehmann	Bark	500	196	C. L. Brauer & Sohn.	70 „ 180
71	Eduard	D. Ballehr	Galliot	90	54	J. G. Hag meyer.	71 „ 148
72	Eleonore & Henriette	L. Deneken	Brig	125	61	G. H. & C. Primavesi.	72 „ 176
73	Elise	J. H. Gätjen	Schiff	250	108	J. D. Köncke Herm. Sohn.	73 „ 231
74	Elise & Charlotte	J. S. Kortlang	Brig	150	36	B. Grovermann & Co.	74 „ 178
75	Elisabeth	G. L. Sammy	Bark	220	95	Lüdering & Co.	75 „ 220
76	Elizabeth	J. Dannemann	Bark	360	131	Faber & Fletcher.	76 „ 37
77	Ella	J. Erdmann	Bark	315	100	Faber & Fletcher.	77 „ 110
78	Emigrant PS.	C. Andressen	Schiff	340	21	H. H. Meier & Co. —	78 „ 226
79	Emma	D. Edzard	Bark	300	150	C. L. Brauer & Sohn.	79 „ 6
80	Emma	F. R. Stöver	Brig	115	140	F. Müller Söhne.	80 „ 52
81	Ernestine	E. Feerichs	Schiff	500	157	C. L. Brauer & Sohn.	81 „ 150
82	Ernst Moritz Arndt	A. Hasse	Schiff	440	35	Ferdinand Delius und Sohn.	82 „ 22
83	Estafette	D. Hügemann	Brig	105	115	v. Buttel & Stisser.	83 „ 240
84	Europa	E. Wieting	Schiff	300	171	D. H. Wätjen & Co.	84 „ 75
85	Evan Dumas	J. Jahurg	Schooner	95	159	Capitain in Vegesack.	85 „ 196
86	Favorite	Frk. Meyerdierks	Bark	190	41	L. F. Kalkmann & Co.	86 „ 98
87	Figaro	J. Beckmann	Bark	125	112	F. Teckelnborg.	87 „ 61
88	Fortuna	C. L. Habbert	Brig	130	57	Dransfeld & Cordes.	88 „ 105
89	Franzisca	A. Hagedorn	Bark	240	218	F. L. Quentell.	89 „ 203
90	Friedrich August	L. Rust	Galliot	36	190	F. Sanders.	90 „ 213
91	Gagern, H. v.	C. P. Reimers	Schiff	500	50	H. H. Meier & Co. —	91 „ 110
92	Geronne	F. Christoffers	Schoonergalliot	120	97	C. Melchers & Co.	92 „ 117
93	Gesellschaft	M. Bunje	Brig	100	185	Gebr. Focke.	93 „ 50
94	Gellert	H. Ihlder	Schiff	450	240	F. L. Quentell.	94 „ 185
95	George Delius	J. G. Hinrichsen	Brig	120	31	Delius & Schumacher.	95 „ 120
96	George Duckwitz	J. H. Schäffer	Brig	175	65	G. Duckwitz.	96 „ 109
97	George Washington	M. Probst	Schiff	300	146	F. Müller Söhne.	97 „ 186
98	George & Ludwig	J. Stürje	Bark	180	163	Joh. Tideman.	98 „ 141
99	Germania	C. J. Smith	Brig	120	181	B. Grovermann & Co.	99 „ 112
100	Gil Blas	J. Rose	Brig	120	120	Gebr. Kulenkampff.	100 „ 113
101	Göthe	J. H. Homann	Schiff	340	200	D. H. Wätjen & Co.	101 „ 159
102	Gustav	H. v. Santen	Bark	425	142	Gebr. Kulenkampff.	102 „ 102
103	Hansa	A. Brinkama	Bark	210	220	B. Grovermann & Co.	103 „ 210
104	Hansa	H. Husing	Schiff	365	174	Südsee-Verein.	104 „ 118
105	Heinrich	F. Kohn	Schooner	85	99	Heydorn & Co.	105 „ 129
106	Helene	C. Bösse	Schoonergalliot	70	156	Capitain.	106 „ 120
107	Helene	J. Hachtmann	Brig	120	153	L. F. Kalkmann & Co.	107 „ 153
108	Helene	J. F. Volkmann	Schiff	520	4	F. M. Victor Söhne.	108 „ 4
109	Henriette	W. Greve	Bark	155	199	J. F. W. Iken & Co.	109 „ 155
110	Henriette	M. Piening	Brig	135	103	Lange & Grave.	110 „ 103
111	Henriette	H. Hafenbeck	Schooner	85	139	Johannes Tideman.	111 „ 139
112	Henrique	C. P. Haesloop	Schooner	70	37	J. Jung.	112 „ 37
113	Hercules	M. v. Thülen	Bark	150	16	C. Melchers & Co.	113 „ 16
114	Herder	J. F. v. Hagen	Bark	320	245	D. H. Wätjen & Co. —	114 „ 245
115	Hermann	E. F. Schaffer	Brig	150	128	G. Duckwitz.	115 „ 128
116	Hermanna	H. Quenz	Schoonergalliot	70	23	J. B. Dohrmann Wwe. in Vegesack.	116 „ 23
117	Hermann Daniel	F. Haesloop	Schooner	80	104	J. Tideman.	117 „ 104
118	Hermann Louis	F. Haesloop	Schoonergalliot	55	165	L. F. Kalkmann & Co.	118 „ 165
119	Hermine	H. A. Ricklefs	Schooner	40	202	Ulrichs & Claussen in Bremerhaven.	119 „ 202
120	Hermine	H. Raschen	Schiff	350	87	F. M. Victor Söhne.	120 „ 87
121	Hero	H. Weydemann	Brig	190	56	M.	121 „ 29
122	Herschel	H. Raschen	Brig	125	64	Lange & Grave	122 „ 111
123	Hesperus	O. C. Gustaves	Brig	120	53	J. Tideman.	123 „ 80
124	Hiram	J. Graban	Brig	100	11	L. F. Kalkmann & Co.	124 „ 17
125	Hohenstauffen	C. Lamke	Bark	220	216	Hachez & Möller.	125 „ 102
126	Hudson	H. Hohorst	Schiff	280	250	Konitzky & Thiermann.	126 „ 179
127	Humboldt	D. Beenken	Schiff	460	27	J. F. W. Iken & Co.	127 „ 10
128	Jacob Grosse	W. Kompff	Brig	125	78	J. E. Grosse.	128 „ 140
129	Jason	D. Schilling	Bark	275	229	Konitzky & Thiermann.	129 „ 97
130	India	F. Kükens	Bark	280	243	C. Melchers & Co.	130 „ 221
131	Johann Carl	G. Jaberg	Bark	165	208	W. A. Fritze & Co.	131 „ 68
132	Johs. Ed. Grosse	F. A. Wiegmann	Brig	130	113	J. E. Grosse.	132 „ 238
133	Johann Georg	C. Wessels	Bark	180	119	Capitain.	133 „ 79
134	Johann Lange	J. Lamcke	Schiff	320	24	Lange & Grave.	134 „ 139
135	Johann Smidt	H. Wark	Schiff	500	224	Südsee-Verein	135 „ 150
136	Johanna	D. Jachens	Bark	190	75	Gildemeister & Ries.	136 „ 107
137	Johanna Caesar	G. Elberfeld	Brig	120	197	W. H. Caesar.	137 „ 61
138	Johannes	T. v. Tritzen	Schiff	360	135	Gebr. Kulenkampff. —	138 „ 221
139	Joseph Haydn	J. Hoessmann	Schiff	310	151	C. Melchers & Co.	139 „ 68
140	Josephine	P. Sandstedt	Brig	140	145	H. W. Wilke & Co.	140 „ 238
141	Holstein & Welcker	H. Bosse	Schiff	470	3	F. J. Wichelhausen & Co.	141 „ 79
142	Juliane	E. Lüjen	Bark	200	167	W. A. Fritze & Co.	142 „ 139
143	Julia	T. C. Cattermole	Schooner	90	7	Per.	143 „ 150
144	Julie	J. H. Burhorn	Bark	240	81	Droste & Heyman.	144 „ 107
145	Julius	J. Kloekgeter	Schiff	500	249	Gebr. Kulenkampff.	145 „ 61
146	Juno	D. Edzard	Bark	330	48	C. L. Brauer & Sohn.	146 „ 197
147	Kepler	J. D. Krudop	Bark	325	215	N. Gloystein Söhne.	147 „ 106
148	Kosmos	J. Horstmann	Bark	260	40	H. H. Meier & Co. —	148 „ 81
149	Kunigunde	L. Lorenzen	Brig	130	72	W. A. Fritze & Co.	149 „ 56
150	Leander	J. Wilmsen	Brig	165	152	C. Melchers & Co.	150 „ 85
151	Leitnitz	H. G. D. Wieting	Schiff	430	246	F. L. Quentell.	151 „ 4
152	Leontine PS.	W. J. Arians	Schiff	430	46	D. H. Wätjen & Co. —	152 „ vacat
153	Leontine	G. Thormann	Bark	200	222	G. Smidt.	153 „ 183
154	Lesmona	L. Geerken	Brig	220	191	W. A. Fritze & Co.	154 „ 98
155	Lessing	H. Friedrichs	Bark	195	237	A. Duckwitz.	155 „ 35
156	Lissy	J. Schultz	Schoonergalliot	80		Ulrichs & Claussen in Bremerhaven.	156 „ 148
157	Livonia	A. Huntemann	Bark	210	28	J. H. & G. v. Lengerke.	157 „ 3
158	Louis	C. F. Schaue	Bark	155	54	L. F. Kalkmann & Co.	158 „ 142
159	Louise	J. D. Plate	Brig	100	91	D. Hagens.	159 „ 235
160	Louise Caesar	T. Weissenborn	Brig	95	136	W. H. Caesar.	160 „ 169
161	Louise Friederike	C. Noenaber	Brig	130	42	D. G. Roghé.	161 „ 30
162	Louise Marie PS.	C. Wencke jun.	Schiff	270	133	D. P. Stucken & Sohn.	162 „ 99
163	Louisiana PS	H. Bätjer	Schiff	360	225	D. H. Wätjen & Co. —	163 „ 205
164	Magdalena PS.	H. Kuhlmann	Bark	250	17	D. H. Wätjen & Co. —	164 „ 98
165	Magnet	G. Haesloop	Schoonerbrig	100	188	Lange & Grave.	165 „ 206
166	Margaret	C. Osterlah	Brig	120	114	A. W. Gruner & Söhne.	166 „ 58
167	Margarethe	C. Lange	Brig	115	173	Lange & Grave.	167 „ 165
168	Maria	H. Osterloh	Bark	250	20	Gudewill & Upmann.	168 „ 99
169	Maria	J. D. Reimers	Galliot	55	32	J. C. & W. Bley & Co.	169 „ 67
170	Maria Anna	H. v. Rittern	Galliot	95	225	J. Tideman.	170 „ 154
171	Maria Franzisca	C. Lohmann	Bark	160	172	C. Focke Wwe. & Sohn.	171 „ 66
172	Marianne	A. Brinkama	Brig	140	214	B. Grovermann & Co.	172 „ vacat
173	Marianne	G. Wallrabe	Brig	102	44	Gebr. Focke.	173 „ 214
174	Marianne	F. G. Warkmeister	Schiff	300	212	H. F. Weinhagen.	174 „ 70
175	Marie	J. Otten	Brig	120	177	Focke & Co.	175 „ 137
176	Marie	F. Royter	Bark	180	82	W. A. Fritze & Co.	176 „ 26
177	Marie & Auguste	M. Raske	Brig	130	6	G. H. & C. Primavesi.	177 „ 106
178	Marie & Louise	C. N. Noltenius	Brig	115	84	B. Grovermann & Co.	178 „ 101
179	Martha	H. Kloekgeter	Schiff	250	143	L. F. Kalkmann & Co.	179 „ 22
180	Mathilde	H. v. Buttel	Brig	135	80	v. Buttel & Stisser.	180 „ 149
181	Mathilde	F. C. Hasse	Schoonergalliot	65	160	Capitain in Vegesack.	181 „ 185
182	Mentor	C. C. Hollmann	Brig	95	11	G. Duckwitz.	182 „ 214
183	Mercur	L. Müller	Schooner	100	102	Seekamp & Tewes.	183 „ 208
184	Meta PS.	C. de Harde	Schiff	300	26	H. H. Meier & Co. —	184 „ 30
185	Metta	J. Menke	Bark	185	203	Fischer & Sohn.	185 „ 55
186	Minna	H. Denker	Bark	230	110	Faber & Fletcher.	186 „ 237
187	Mississippi	O. W. Henrici	Bark	400	130	J. Lange Sohns Wwe. & Co.	187 „ 174
188	Montezuma	C. Pfannkuche	Brig	85	235	M.	188 „ 7
189	Nanny & Emma	J. W. Dieckmann	Schooner	80	132	F. W. Hohlt.	189 „ 172
190	Neptun	H. Hilken	Schiff	460	217	J. F. W. Iken & Co.	190 „ 147
191	Neptun	C. Vespermann	Bark	205	33	C. L. Brauer & Sohn.	191 „ 125
192	Norma	A. Horstmann	Bark	245	126	Konitzky & Thiermann.	192 „ 190
193	Ocean	H. Jacobs	Brig	130	71	H. R. Reinken.	193 „ 80
194	Ocean	J. E. Jansen	Schiff	430	29	J. D. Köncke Herm. Sohn.	194 „ 115
195	Ohio	H. Bramstedt	Bark	280	23	C. A. Brandt Nachfolger.	195 „ 220
196	Olbers	C. H. Fechter	Schiff	560	95	D. H. Wätjen & Co. —	196 „ vacat
197	Oliver	J. H. Schwart.	Schooner	80	155	J. Lange in Vegesack.	197 „ 153
198	Orion	F. Schwartje	Bark	200	248	F. A. Gudewill.	198 „ 54
199	Otheite	L. Wieting	Schiff	360	116	Südsee-Verein.	199 „ 135
200	Pacq. de Bas Ayres (Orient)	W. Lauer	Schoonerbrig	95	205	A.	200 „ 158
201	Patria	H. W. Sippel	Bark	270	60	B. Grovermann & Co.	201 „ 38
202	Patriot	J. H. Cassens	Schiff	315	170	F. A. Gudewill.	202 „ 14
203	Pauline	H. Mouchhausen	Brig	125	15	A. W. Gruner & Söhne.	203 „ 139
204	Pauline	L. Stelljes	Schiff	200	101	J. Lange Sohns Wwe. & Co.	204 „ 238
205	Pfeil	H. Rothfoss	Schooner	40	182	Heydorn & Co.	205 „ 234
206	Philadelphia PS.	H. A. Hollmann	Bark	190	186	Plate & Co.	206 „ 225
207	Phönix	J. H. Dierks	Brig	120	73	G. Duckwitz	207 „ 188
208	Plata	J. C. Bering	Brig	130	38	R.	208 „ 69
209	Post	H. W. Haake	Schiff	340	22	Delius & Schumacher.	209 „ 155
210	President Smidt	D. Meyer	Schiff	380	124	J. F. W. Iken & Co.	210 „ 157
211	Rafael Arroyo	F. Müller	Brig	135	38	G. H. & C. Primavesi.	211 „ 36
212	Rebecca	B. H. Kassebohm	Schiff	280	194	J. F. W. Iken & Co.	212 „ 94
213	Rebecca	B. H. Koch	Galliot	95	192	Ulrichs & Claussen in Bremerhaven.	213 „ 47
214	Regulus	H. Wencke	Brig	150	204	Johannes Tideman.	214 „ 45
215	Republik	S. H. Anslin	Schiff	400	219	D. H. Wätjen & Co. —	215 „ 190
216	Richard Cobden	B. Ballehr	Bark	200	233	Faber & Fletcher.	216 „ 230
217	Ros Packet	M. Wencke sen.	Schoonerbark	100	76	Johs. Tideman.	217 „ 114
218	Rudolph	M. Spille	Schoonerbrig	85	118	Hoffmann & Leisewitz.	218 „ 154
219	Sauser	C. Hasse	Brig	120	52	G. Smidt.	219 „ vacat
220	Schiffer	G. Bahr	Schiff	340	85	D. H. Wätjen & Co. —	220 „ 108
221	Solon	H. Ballcer	Bark	180	147	Capitain.	221 „ 145
222	Sophie	N. Bundessen	Bark	200	30	L. F. Kalkmann & Co.	222 „ 43
223	Sophie	W. Francke	Bark	165	123	J. F. W. Iken & Co.	223 „ 190
224	Sophie		Brig	65	67	R. Krak.	224 „ 230
225	Stephani	J. Lamke	Bark	320	231	Lange & Grave.	225 „ 114
226	Tell	J. Haesloop	Schooner	70	88	G. Smidt.	226 „ 151
227	Teutonia	J. H. Bulling	Brig	130	12	C. Melchers & Co.	227 „ vacat
228	Theodor Körner	C. H. W. Schierenberg	Bark	300	92	Gildemeister & Ries.	228 „ 198
229	Ubland PS.	J. Wachter	Schiff	620	5	H. H. Meier & Co. —	229 „ 145
230	Vater Gruner	B. Kehrmann	Bark	195	244	A. W. Gruner & Söhne.	230 „ 120
231	Vesta	J. H. Baase	Brig	140	83	Finke & Co.	231	
232	Virginia	D. Klamp	Bark	240	79	Capitain.	232	
233	v. Vincke	F. Harde	Bark	180	230	Fr. Delius und Sohn.	233	
234	Wanderer	D. Rose	Brig	110	232	Lange & Grave.	234	
235	Wassily Schukoff	C. D. Ebberfeld	Schoonerbrig	85	108	D. P. Stucken & Sohn.	235	
236	Weser G.	J. H. Westermeyer	Brig	185	107	H. Schröder Fr. Sohn.	236	
237	Westphalia PS.	H. Wessels	Schiff	270	211	H. H. Meier & Co. —	237	
238	Wichelhausen, F. J.	J. M. Lossen	Schiff	440	149	F. J. Wichelhausen & Co.	238	
239	Wieland	H. Henke	Bark	320	45	D. H. Wätjen & Co. —	239	
240	Wilhelmine	J. D. Ihlder	Brig	200	94	G. Duckwitz.	240	
241	Wilhelmine	C. Wencke	Bark	215	106	L. Delius & Co.	241	

Sämmtliche 241 Seeschiffe halten zusammen an Lasten ca. 51,933. Es sind darunter 52 volle Schiffe, 78 Barkschiffe, 73 Brigs, 10 Schoonerbrigs, 1 Schoonerbark, 8 Gallioten, 6 Schoonergallioten, 12 Schooner und 1 Kuff.

Anlage C.

VERZEICHNISS der unter **Oldenburgischer Flagge** von der **Weser** fahrenden **See-Schiffe** für das Jahr 1852.

Anzahl.	Namen des Schiffes.	Namen des Capitains.	Bauart.	Lasten.	Flaggen-Nummer.	Namen der Rheder und Correspondenten.	Wohnort derselben.	Nachweisung Flaggen-Nr. siehe / Nr. der Anzahl.
1	Adler	C. H. Schwarting	Schooner	90	88	J. Sprüher & Cons	Brake.	1 siehe 15
2	Alida	M. Röler	Kuff	46	45	Capitain	Weserdeich.	3 „ 34
3	Alida	C. Sonderfeld	Schoonergall.	85	7	F. Hennings, Capitain & Cons	Weserdeich.	3 „ 36
4	Alida	D. Tripper	Galliot.	64	22	Capitain	Finthause.	4 „ 131
5	Alliance G_4^1	H. Kölln	Brig	125	106	H. Ehlers & Cons.	Elsfleth.	5 „ 37
6	Amsterland	J. F. Fehrs	Bark	215	113	J. D. Brader & Cons.	Zwischenah.	6 „ 115
7	Amor	J. H. Cassebohm	Schoonergall.	95	116	J. F. Hayen & Cons.	Weserdeich.	7 „ 4
8	Anna Elise	J. L. Ottmanns	Schoonergall.	90	21	G. Wempe & Cons.	Elsfleth.	8 „ 131
9	Anna Elise	H. G. Schweichel	Schooner	115	25	J. Ahlers & C. J. Borgstede.	Elsfleth.	9 „ 65
10	Anna Johanna	B. D. Bunje	Kuff	56	80	H. Bunje	Lemwerder.	10 „ 119
11	Archimedes	H. W. A. Pfaff	Schoonerbrig	125	60	G. C. Heye, Capitain & Cons.	Elsfleth.	11 „ 100
12	Ariel	J. E. Warns	Schoonerbrig	110	110	J. F. Warns, G. Wempe & Cons.	Elsfleth.	12 „ 73
13	August G_4^1	W. J. Gerdes	Bark	150	100	Steedinger Compagnie	Dreyscien.	13 „ 56
14	Aurora	J. H. Brune	Galliot	55	86	G. Steenken & Capitain	Weserdeich	14 „ 101
15	Auris G_4^1	H. Pennilius	Bark	145	1	A. Tobias & Co. u. Köppen & Co.	Brake.	15 „ 117
16	Bellicus	H. C. L. Riefe	Schooner	90	122	B. H. Lürssen Söhne	Beimerhorst.	16 „ 90
17	Bassermann	G. Bolling	Schooner	100	40	J. Brune & Cons.	Bettinghäuren.	17 „ 54
18	Becker, J. H.	G. Wachtendorf	Schoonergall.	110	54	J. H. Becker	Elsfleth.	18 „ 99
19	Betz	N. Knobel	Brig	160	87	R. H. Steenken	Brake.	19 „ 8
20	Betty	J. H. Schäfer	Schoonergall.	80	98	R. C. Schumacher & Capt.	Elsfleth.	20 „ 4
21	Bullen	J. H. Bremers	Galliot.	55	76	G. Gross	Brake.	21 „ 93
22	Carita	J. F. Haye jun.	Schooner	80	48	J. F. Haye	Weserdeich.	22 „ 91
23	Catharina	P. F. A. Schumacher	Galliot.	65	23	H. Schumacher	Elsfleth.	23 „ 9
24	Catharina	D. Stroege	Schonbrg. 3M.	85	129	Capitain	Finthausen.	24 „ 67
25	Catharine Elise	H. Morisse	Bark	75	93	Capitain	Brake.	25 „ 55
26	Charlotte	F. Vogeley	Schoonergall.	80	80	Kanzelmeyer & Capitain	Elsfleth.	26 „ 78
27	Christina	J. H. Kölker	Schoonergall.	85	79	J. F. Haye.	Weserdeich.	27 „ 129
28	Concordia	J. H. Lübcken	Schoonergall.	100	37	J. H. Becker & Capitain	Elsfleth.	28 „ 39
29	Concordia	C. T. Wrugge	Schoonerbrig	120	133	Köppen & Cons.	Brake.	29 „ 97
30	Courier	C. G. Röer	Schoonergall	90	91	J. Brune & Cons.	Weserdeich.	30 „ 44
31	Courier	E. G. Stündt	Schooner	75	68	E. Stündt & Cons.	Elsfleth.	31 „ 63
32	Delphin	P. L. Peters	Schoonergall	80	69	Capitain	Brake.	32 „ 49
33	Demuth	J. H. Ottmanns	Schooner	75	103	H. Ottmanns	Elsfleth.	33 „ 116
34	Diana	H. Pape	Schoonergall.	75	64	B. F. Mahde	Weserdeich.	34 „ 78
35	Emigkeit	C. Pundt	Galliot	45	47	Capitain	Weserdeich.	35 „ 129
36	Elise	J. H. Fooken	Schoonergall	60	3	A. Tobias & Co.	Brake.	36 „ 30
37	Elise	J. B. Kroog	Schoonergall.	85	102	D. H. C. Borgstede & L. Greninger	Elsfleth.	37 „ 41
38	Elise	H. Röler	Galliot.	55	67	Capitain	Weserdeich.	38 „ 81
39	Elsfleth	C. Kölln	Bark	160	95	C. J. Borgstede, J. Ahlers & Cons.	Elsfleth.	39 „ 119
40	Emanuel	E. Riet	Galliot.	70	39	Capitain & Cons.	Elsfleth.	40 „ vacat
41	Emanuel	A. Horstmann	Galliot	70	84	Capitain	Bitterbüttel.	41 „ 75
42	Emanuel	J. H. Meacke	Galliot.	60	83	Capitain	Brake.	42 „ 55
43	Emma	T. Greve	Schoonergall	80	59	J. H. Becker & Capitain	Elsfleth.	43 „ 72
44	Emma & Friederike	H. Addicks	Galliot.	65	32	F. C. v. Buttel & Capitain	Dreye. u. Klippk.	44 „ 93
45	Erbgrossherzog v. Oldenb.	P. C. Lohse	Schoonergall.	85	33	R. Lohse sen.	Elsfleth.	45 „ 99
46	Erode	C. Frage	Schoonergall	80	53	Capitain	Elsfleth.	46 „ 68
47	Eudora	J. H. Frage	Schoonergall	75	61	J. H. Frage, E. Stündt & Cons.	Elsfleth.	47 „ 84
48	Felix	B. D. Segebade	Schooner	110	99	G. Wachtmann & Capitain	Elsfleth.	48 „ 46
49	Flora	C. Pate	Schoonergall	90	35	Borgstede Sohn, Greninger & Capt.	Elsfleth.	49 „ 18
50	Friederike	H. F. Schmidt	Kuff	40	38	D. Schmidt.	Weserdeich.	50 „ 128
51	Friederike & Auguste G_4^1	P. Ströven	Brig	120	2	A. Tobias & Co. u. Köppen & Co.	Brake.	51 „ 50
52	Gesina	C. G. Boermann	Schoonergall.	105	61	J. H. Becker, Borries & Capitain	Elsfleth.	52 „ 53
53	George	W. G. Thüle	Bark	190	108	Capitain & Consorten	Lemwerder.	53 „ 60
54	Gesina	J. F. Hügemann	Galliot.	55	19	J. H. Menke Wwe.	Liesen.	54 „ 61
55	Gesina	B. H. Koch	Galliot.	50	27	Capitain	Bitterbüttel.	55 „ 62
56	Gesine	G. Brauer	Schoonergall.	100	43	J. F. Haye & B. F. Heinecken Wwe.	Weserdeich.	56 „ 86
57	Gesine	M. Cassebohm	Schoonerbrig	100	122	Capitain	Liesens.	57 „ 24
58	Gesine	M. Meide	Schoonerbrig	105	84	C. Sandersfeld, B. D. Bahe & Cons.	Weser. Deichst.	58 „ 114
59	Gesine	G. Röer	Schoonergall.	90	30	B. Röer	Weserdeich.	59 „ 104
60	Harmonie	J. H. Metz jun.	Kuff	50	74	J. H. Metz sen. & Capt.	Elsfleth.	60 „ 28
61	Heinrich	J. Brunsmd	Schoonergall.	85	9	O. H. Köppenborg & Capt.	Elsfleth.	61 „ 31
62	Helena	J. C. Warns	Schoonergall	70	31	Capitain	Elsfleth.	62 „ 32
63	Helene	G. Eelsme	Schoonergall.	70	17	Capitain	Elsfleth.	63 „ 70
64	Hermann	G. Reisers	Schoonergall.	80	111	Capitain	Elsfleth.	64 „ 83
65	Hermann Theodor	B. A. Müller	Brig	100	96	Capitain	Dreysieten.	65 „ 96
66	Hermine	J. E. Schäfer sen.	Kuff	25	46	Capitain	Oldenburg.	66 „ 75
67	Hermine	J. B. Cornelius	Schoonergall.	78	26	Capitain	Elsfleth.	67 „ 70
68	Heros	J. Mönnich	Schooner	100	51	J. H. Becker, D. Mönnich & Cons.	Elsfleth.	68 „ 77
69	Herzog Elmar	J. D. Stindt	Schooner	140	128	F. Stündt, Capitain & Cons.	Elsfleth.	69 „ 78
70	Jasus	D. Rabe	Schoonergall	100	56	E. L. Dieckmann, Bloecken & Capt.	Warfleth.	70 „ 57
71	Jason	C. Paulsen	Brig	140	114	H. Ehlers, H. Wessels & Capt.	Elsfleth.	71 „ 61
72	Johann	J. Grefe	Schoonergall	65	7	Capitain	Brake.	72 „ 112
73	Johann Friedrich	G. Bohm	Schoonergall	100	12	Capitain	Finthausen.	73 „ 43
74	Johanna	J. B. Hein	Bark	200	118	J. H. Becker & Capt.	Elsfleth.	74 „ 58
75	Johanne Catharine G_4^1	K. Martens	Schoonergall.	55	44	R. H. Steenken	Brake.	75 „ 108
76	Johanna Gesina	J. F. Sandersfeld	Kuff	60	72	D. Stelpe & Capt.	Weserdeich.	76 „ 14
77	Jonas	Vazal	Brig	140	5	A. Tobias & Co.	Brake.	77 „ 19
78	Iris	H. H. Steenken	Schoonergall.	75	101	G. Steenken	Weserdeich.	78 „ 1
79	Iris	G. Wellers	Schoonergall	70	105	D. Stelpe & Capt.	Weserdeich.	79 „ 26
80	Juno	R. Rook	Bark	150	130	J. C. Borgstede, Ahlers & Cons.	Elsfleth.	80 „ 116
81	Jupiter	D. Wachtendorf	Galliot.	55	11	J. H. Becker	Elsfleth.	81 „ 38
82	Karwiel	R. Block	Brig	60	127	G. Gross	Brake.	82 „ 38
83	Leo	J. H. Garden	Schooner	80	70	R. H. Steenken & Capt.	Brake.	83 „ vacat
84	Louise	H. Lübken	Schoonergall	100	52	J. H. Becker & Capitain	Elsfleth.	84 „ 30
85	Louise Henriette	J. F. Warthmann	Schoonergall.	90	78	C. J. Borgstede & Capt.	Elsfleth.	85 „ 65
86	Lucie	D. Horstmann	Galliot	65	63	Capitain	Lemwerder.	86 „ 94
87	Lucie	J. H. Schumacher	Schoonergall	75	107	Capitain	Elsfleth.	87 „ 98
88	Magdalena	J. Riet	Schooner	100	131	Capitain	Elsfleth.	88 „ 40
89	Margaretha	W. Friedrichs	Schoonergall.	75	18	Capitain	Finthausen.	89 „ 13
90	Margarethe, Frau.	C. R. Janssen	Kuff	50	16	R. H. Steenken	Brake.	90 „ 78
91	Margret	J. E. Schäfer jun.	Schooner	70	24	Capitain	Oldenburg.	91 „ 37
92	Maria	R. H. Schwerdtmann	Kuff	50	33	Capitain	Lemwerder.	92 „ 5
93	Marianne	J. Johannsen	Galliot.	60	40	C. Paulsen	Liesens.	93 „ 79
94	Mathilde	D. Ballerer	Schoonergall	80	97	H. Glüsing	Warfleth.	94 „ 123
95	Mathilde	R. Schäfer jun.	Schoonerbrig	100	71	Capitain	Liesens.	95 „ 87
96	Mathilde	H. Wanke	Schoonergall.	75	73	H. Ottmanns, Capt. & Cons.	Warfleth.	96 „ 53
97	Mathilde Henriette	B. Weydemann	Schoonergall	70	20	Capitain	Gasspe.	97 „ 124
98	Mercur	G. Bruns	Galliot	95	92	C. H. Bolling, Capt. & Cons.	Weserdeich.	98 „ 112
99	Minna	H. C. Springer	Schoonerbrig	110	50	R. C. Schumacher	Elsfleth.	99 „ 6
100	Neptun	B. W. Schweichel	Schoonerbrig	130	11	C. J. Borgstede & Cons.	Elsfleth.	100 „ 71
101	Nette Christine	J. D. Sanderfeld	Kuff	38	14	Capitain	Klippkanne.	101 „ 130
102	Neobus	C. M. A. Engels	Schoonergall	85	124	Capitain	Brake.	102 „ 7
103	Nordstern	C. Frans	Schoonergall	50	126	Capitain	Pieperd, Siel.	103 „ vacat
104	Nyord	D. W. Stege	Schoonergall	90	66	D. Stege, Borgstede & Baumeister	Elsfleth.	104 „ 78
105	Oceanus	R. C. Schumacher jun.	Schoonerbrig	125	121	R. C. Schumacher sen.	Elsfleth.	105 „ 100
106	Oldenburg	F. Menke	Bark	250	119	G. G. Menke & Cons.	Oberhammelw.	106 „ 111
107	Patriot G_4^1	M. Martens	Brig	110	55	G. J. Borgstede, Heye & Cons.	Elsfleth.	107 „ 104
108	Pauline G_4^1	M. Brunnerhoop	Schoonergall	80	85	Steedinger Compagnie	Dreysieten.	108 „ 57
109	Peter	F. A. Borries	Schoonerbrig	110	125	P. H. Giese, J. Sprüher & Cons	Brake.	109 „ 102
110	Phöbe	D. W. Stege, Joh. S.	Schooner	90	10	Capitain & Cons.	Elsfleth.	110 „ 122
111	Rachele	A. Lasse	Bark	285	120	Capitain	Rastede.	111 „ 103
112	Rebecca	D. Bunje	Galliot	70	82	Capitain	Lemwerder.	112 „ 87
113	Reform	F. Ammermann	Schooner	95	112	Capitain & Cons.	Weserdeich.	113 „ 60
114	Seehad	A. Lübken	Galliot	70	65	P. H. Giese, J. Sprüher	Ohmstede Brake	114 „ 34
115	Sirius	C. Schumacher	Schooner	80	6	Capitain	Elsfleth.	115 „ 80
116	Sophia	C. Behrens	Brig	110	30	F. H. Wemken	Oldenburg.	116 „ 16
117	Sophie	A. H. Horstmann	Schoonergall	80	15	Capitain	Lemwerder.	117 „ 22
118	Sophie	J. C. Hagens	Galliot	50	58	J. C. A. Frisius & Capt.	Abbens. u. Eisf.	118 „
119	Sophie & Catharine	P. Frerichs	Schoonergall	70	42	H. G. Brunken & Capt.	Ruhe u. Brake	119 „
120	Speculant	B. C. Hustede	Schoonergall	75	75	J. H. Husfede	Liesens.	120 „
121	St. Johannes	D. T. Fooken	Schooner	45	4	A. Tobias & Co.	Brake.	121 „
122	Texas	D. Rabe	Bark	200	125	E. L. Dieckmann & Cons.	Warfleth.	122 „
123	Triton	H. Bunje	Galliot	60	106	H. C. Wöbcken	Kleisensiel.	123 „
124	Triton	C. Ratje	Schoonerbrig	115	109	J. G. Borgstede Sohn, L. Greninger	Elsfleth.	124 „
125	Troubadour	H. N. Hasse	Schoonerbrig	80	62	Capitain	Deichshausen.	125 „
126	Union	H. Grube	Schoonergall	80	90	J. H. Becker & Capt.	Elsfleth.	126 „
127	Uranus	E. D. Heins	Schooner	85	77	D. H. J. Kanzelmeyer & Schumacher	Elsfleth.	127 „
128	Vinurgis	A. G. Haysen	Schoonergall	110	55	A. G. Haysen & G. Bolling	Brake, Strohl.	128 „
129	Vorwärts	B. H. Pillmann	Herings-Jager	20	28	J. H. Büsing	Brake.	129 „
130	Vorwärts	J. F. Seeken	Schoonergall	115	115	H. Ramien, Capt. & Cons.	Elsfleth.	130 „
131	Wanderer	H. Riet	Schoonergall	100	8	H. Riet, H. Ramien & Cons.	Elsfleth.	131 „

Obige 131 Schiffe halten zusammen ca. 12,027 Rockenladen.

VERZEICHNISS der unter **Hannoverscher Flagge** von der **Weser** fahrenden **See-Schiffe** für das Jahr 1852.

Anzahl.	Namen des Schiffes.	Namen des Capitains.	Bauart.	Lasten.	Flaggen-Nummer.	Namen der Rheder und Correspondenten.	Wohnort derselben.	Nachweisung Flaggen-Nr. siehe / Nr. der Anzahl.
1	Anna	D. Leuthe	Schoonergall.	85	4	Capitain	Goesbenzande	1 siehe 8
2	Christine	J. Bringmann	Galliot.	55	11	Capitain	Farge.	2 „ 10
3	Delphin G_4^1	H. Hashagen	Bark	165	5	J. Fuhrhoff & Cons.	Grohn.	3 „ 11
4	Emanuel	H. Steenken	Schooner	62	18	C. Steenken & Cons.	Fahr.	4 „ 1
5	Germania	J. Christoffers	Brig	120	16	M. B. Michelsen & Capitain	Blumenthal.	5 „ 3
6	Gesine	J. Frese	Schoonergall	90	25	Capitain	Blumenthal.	6 „ 12
7	Grönland G_4^1	L. Wuchhusen	Bark	170	14	H. Horstmann & Cons.	Leuchtenburg.	7 „ 15
8	Hannover G_4^1	H. Hashagen	Schiff	220	1	J. Lange	Grohn.	8 „ 17
9	Heinrich	H. Janssen	Ever	45	19	Capitain	Flothe.	9 „ vacat
10	J. H. Heyderm	J. Haesloop	Brig	115	2	Capitain	Grohn.	10 „ 9
11	Johanna Lucie	R. Kolling	Ever	40	3	Capitain	Bekum.	11 „ 16
12	Lina	G. Dencker	Schoonerbrig	120	7	Capitain	Rönnebeck.	12 „ 19
13	Luna	H. Christoffers	Brig	135	24	J. Christoffers	Blumenthal.	13 „ vacat
14	Maria Catharina	J. Seeke	Kuff	40		Capitain	Fahr.	14 „ 5
15	Matador	St. Christoffers	Bark	160	8	Capitain	Bekum.	15 „ 18
16	Mathilde	C. Hashagen	Galliot.	70	12	Capitain	Bekum.	16 „ 4
17	Minna	H. G. Wessels	Brig	135	9	Capitain	Bekum.	17 „ 9
18	Nautilus	G. Christoffers	Galliot.	60	17	M. H. Mickelsen & Capitain	N. Rönnebeck.	18 „ vacat
19	Neptun G_4^1	J. H. Fuhrmann	Schiff	220	13	J. Mohrmann Söhne	Wremen.	19 „ 21
20	Rebecca	J. D. Bringmann	Galliot.	60	15	Capitain	Farge.	20 „ vacat
21	Stern G_4^1	A. J. Andressen	Brig	70	6	J. Fuhrhoff & Capitain	Grohn.	21 „ 13

Obige 21 Schiffe halten zusammen 2287 Lasten.